

AR38





**Canadian National Railways
Annual Report 1975**

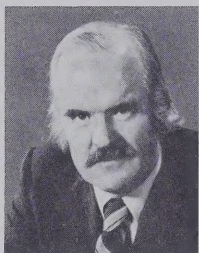
Five Year Financial and Statistical Summary

In this summary and throughout the text of this Report dollar amounts are in millions except average annual wage

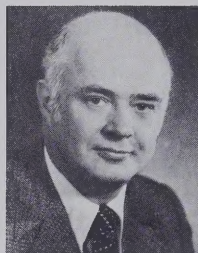
		1975	1974	1973	1972	1971
Operations	Railway Operating Revenues	\$ 1 812.6	\$ 1 726.0	\$ 1 400.8	\$ 1 257.1	\$ 1 140.8
	Railway Operating Expenses	1 903.9	1 709.2	1 385.2	1 233.2	1 119.5
	Total Interest Charges	110.9	97.5	71.8	67.0	68.9
	Deficit for the Year	168.1	37.7	21.3	17.8	24.3
	Deficit	16.4	37.7	21.3	17.8	24.3
Year End Financial Position	Current Assets	551.0	489.6	389.5	303.7	283.4
	Working Capital (Deficiency)	(4.0)	(5.5)	(17.7)	22.2	50.6
	Property, Plant & Equipment	3 887.5	3 644.7	3 522.6	3 476.8	3 444.8
	Total Assets	4 952.5	4 639.1	4 409.2	4 270.6	4 220.5
Traffic	Revenue Ton Miles Carload (billions)	64.4	67.0	62.2	62.4	58.2
	Revenue Piggyback Trailers handled (thousands)	85.1	90.5	62.8	66.0	62.2
	Import/Export Containers handled (thousands)	141.4	169.0	165.0	150.2	112.7
	Express shipments handled (millions)	8.8	8.4	8.2	8.9	8.9
	Revenue Passenger miles (billions)	1.3	1.3	1.2	1.5	1.7
Employees	* Average number for year	82 256	84 246	81 905	82 392	82 010
	* Average number for December	77 551	83 264	81 427	82 001	80 267
	* Average Annual Wage per employee	\$13 776	\$12 413	\$10 444	\$ 9 602	\$ 8 843

*Based on new method of counting effective Jan. 1, 1975
On former method of counting 1975 and 1974 averages were
82 777 and 84 436 respectively.

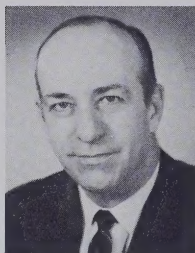
Board Of Directors



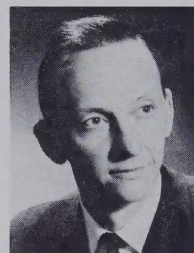
D. A. Anderson, Q.C.
Toronto



R. A. Bandeen, Ph. D.
Montreal
(from Jan. 1, 1976)



Austin E. Hayes
Halifax



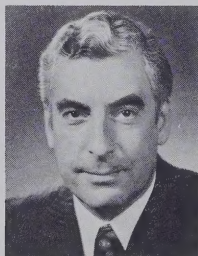
J. S. Hinds
Sudbury



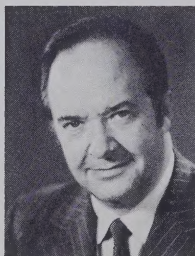
L. C. L. Jolivet
Vancouver



C. Kroft
Winnipeg



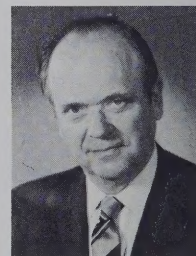
***Pierre Des Marais II**
Montreal



André Monast, Q.C.
Québec



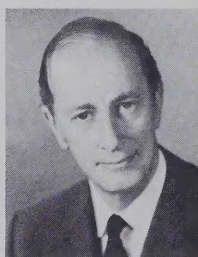
***H. C. Pinder**
Saskatoon



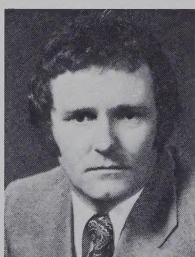
***Ewart A. Pratt**
St. John's, Nfld.



Yves Pratte, Q.C.
Montreal
until Dec. 1, 1975



***Pierre Taschereau, Q.C.**
Montreal



W. J. Vancise
Regina

*Member of the Audit Committee

Officers

P. Taschereau, Q.C.,
Chairman

R. A. Bandeen, Ph. D.,
President and Chief Executive Officer

C. F. Armstrong,
Vice-President, Mountain Region,
Edmonton

W. H. Bailey,
Vice-President, Purchases and Stores

D. W. Blair,
Vice-President, Atlantic Region,
Moncton

J. H. Burdakin,
President, Grand Trunk Corporation,
Detroit

C. T. Cameron,
Vice-President,
Personnel and Labour Relations

G. C. Campbell,
Vice-President, Passenger Marketing

J. L. Cann,
Vice-President,
Operations and Maintenance

J. G. Cormier,
Vice-President, Public Relations

W. R. Corner,
Vice-President

J. Cunningham,
Treasurer

J. M. Duncan,
Vice-President, Law

J. C. Gardiner,
Vice-President

J. Gratwick,
Vice-President,
Research and Development

A. H. Hart, Q.C.,
Senior Vice-President
Vancouver

K. E. Hunt,
Vice-President, Great Lakes Region,
Toronto

A. J. Kuhr,
General Manager,
Telecommunications, Toronto

George Lach,
Vice-President, Assistant to Chairman
and Secretary of the Company

R. R. Latimer,
Vice-President and
Senior Executive Officer, CN Rail

R. E. Lawless,
Vice-President,
Freight Marketing

J. W. G. Macdougall, O.B.E., Q.C.,
Executive Vice-President and
President, Canac Consultants Ltd.

Y. H. Masse,
Vice-President,
CN Trucking and Express

W. D. Piggott,
Corporate Vice-President

J. H. Richer,
Senior Vice-President

J. F. Roberts,
Vice-President, St. Lawrence Region,
Montreal

J. H. Spicer,
Corporate Vice-President

S. D. H. Thomas,
Comptroller

J. L. Toole,
Vice-President,
Chairman, CN Investment Division

A. R. Williams,
Vice-President,
Prairie Region, Winnipeg



877
6523

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa.

Dear Mr. Minister:
The Board of Directors submits here-
under the Annual Report of Canadian
National Railways for 1975.

The financial and operating results
of CN's year reflect the adverse and
unusual economic conditions which
the country has been experiencing.

Economic growth slowed markedly in
Canada last year. As measured by the
Gross National Product, real output
of goods and services increased by
only 0.2% — the poorest performance
in the last 21 years. A measure of the
output of goods, the Index of Indus-
trial Production, showed a decline of
4.8%, the largest decline since 1946.
Despite this major downward adjust-
ment in the economy and the conse-
quent high level of unemployment, the
rate of increase in wages and prices
continued to accelerate, an unusual
development which Canada shared
with other industrialized countries.

Under these conditions the main
business activity of CN — carload rail
freight — fell off sharply while wages
and material prices continued to
climb.

Railway operating revenues improved
by 5% last year, mainly as a result
of freight rate increases, and there
were also improvements in produc-
tivity. These improvements were not,
however, sufficient to counteract
the unusual combination of economic
recession plus inflation. As a conse-
quence of this the Company recorded
its first net railway operating loss
since 1962.

In addition to the adverse economic
conditions CN continued to experience
the effects of legislative and other
constraints on its earning capacity.
The freight rate freeze imposed early
in 1973 was lifted at the end of 1974

and this enabled the Company to make some freight rate increases in 1975. However, because no general rate increases had been possible for 36 months prior to Jan. 1, 1975, the increases had to be made from a relatively low base. This effect of the freeze cost CN an estimated \$42.0 million in lost revenues in 1975.

Other losses borne by the Company include those from the operation of uneconomic services provided in the public interest in various parts of the country, from commuter services and export grain shipments. Company plans for 1976 and the years following include proposals for the removal of these and other constraints.

Underlying current corporate planning is the conviction that the best interests of Canada and CN are served when the Company is able to conduct its operations on a commercial basis. Looking to the future, the Company sees increasing need to continue and broaden the commercial approach and an important move in this direction is a management reorganization plan which went into effect Jan. 1, 1976.

The plan sets up five "operating divisions" to manage the major revenue-producing activities of the Company and puts emphasis on the profit centre concept of business administration. The objective is to simplify the administration of CN and improve the efficiency and profitability of its various divisions.

The new structure is seen as appropriate to CN's role as a modern business corporation, now too large and diversified to be operated as a centralized entity. The changes being implemented are designed to provide the Corporation with the flexibility to adapt to changing market demands and financial conditions. The changes should also make it possible for CN

to play a more effective role in the implementation of national transportation policies and programs, including the rail passenger program made public in February 1976. In the economic and political climate of today, a role for CN as a profit-seeking business corporation is by no means incompatible with the acknowledged public service responsibilities of the Company. Indeed business efficiency enhances CN's ability to supply any public service required of it fully and well and as economically as possible.

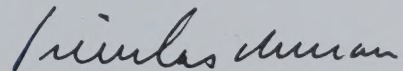
Top efficiency in all operations and more economies will certainly be necessary if CN is to cope with the difficult conditions which are foreseen in the immediate future. Economists have been predicting recovery during 1976 from the economic recession and inflation that have prevailed since early in 1974. The recovery is, however, proceeding at a slow and uncertain pace. Under these conditions, it will be necessary for CN to continue to reduce costs, increase productivity and generate more revenues, while giving full support to the anti-inflation program.

In the same context it will be important for CN to seek full compensation from the appropriate governments and government agencies for services which cannot provide a commercial return but are required in the public interest.

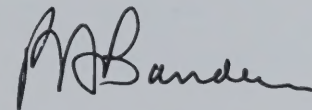
Mr. Yves Pratte resigned from the Board on Dec. 1, 1975. On Jan. 1, 1976 Mr. R. A. Bandeen, president and chief executive officer of CN, was appointed a director.

An audit committee was set up during 1975 by the Board of Directors to help the Board in the discharge of its responsibilities.

The past year has been a busy one in which new directions have been set for the Company, new tasks undertaken and some difficult decisions made. While the financial results have been disappointing, the men and women who make up CN have combined their knowledge, skill and experience in the efficient operation of a great transportation and communications enterprise which makes a vital contribution to the strength of our nation. The Board of Directors of CN acknowledges this effort and thanks everybody responsible for it.



Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman



R. A. Bandeen, Ph.D.
President and Chief Executive Officer

March 31, 1976.

General

Canadian National served Canada well, and on an enormous scale, at home and internationally during the difficult year just past.

The overall financial result must be described as unsatisfactory and unrewarding. Nevertheless, the Company performed efficiently its main task and the one most important to the nation — the transportation in vast quantities of the goods that Canada exports and imports, as well as the increasing volume and variety of the goods produced and distributed within the country. About 108 million tons of revenue carload freight were carried in the railway operations of CN during the year. This was down 8.7% from the record volume carried the previous year. But the movement of this quantity of carload freight represents an impressive achievement and a substantial contribution to the economic strength of the nation.

The Company also continued to provide good rail passenger service to millions of Canadians; to develop intermodal, express and trucking services in accordance with market demands; to expand its nation-wide and international telecommunications services; and to be active in hotels, real estate, international consulting and a variety of other useful and revenue-producing activities.

Financial Results

The deficit at Dec. 31, 1975 amounted to \$16.4 million — lower than the deficit at Dec. 31, 1974 of \$37.7 million. Included in the deficit determination was a payment under the Railway Act received in the current year applicable to the prior year of \$151.7 million. The exclusion of this payment resulted in a deficit for the year of \$168.1 million.

The main reason for the unsatisfactory result was the effect on the railway freight operations of CN of the difficult

and unusual economic conditions which prevailed throughout 1975.

As a consequence of the economic recession, railway traffic volume reversed the pattern of recent years, falling below the 1974 level and significantly short of the modest increase expected. At the same time inflation continued to increase the cost of railway operations.

Freight rate increases and significant improvements in productivity did something to compensate for the decline in volume, the cost inflation and the effect of the previously imposed freight rate freeze, but fell far short of fully offsetting them. As a result, rail operations in Canada — which largely determine the outcome for Company operations as a whole — showed a substantial financial loss in 1975.

Telecommunications, on the other hand, showed improvement, largely as a result of the capital investment made in recent years and of continued demand.

Net returns in other sectors fell off from 1974, except in trucking where the higher net income was largely the result of certain property sales.

Total interest charges for the System were up substantially. Net interest on the long-term debt of the System amounted to \$96.5 million, an increase of \$6.8 million over 1974. Interest on short-term loans needed to finance current operations and capital expenditure during the year was \$14.4 million, an increase of \$6.6 million.

The government responded favourably in 1975 to CN's request that payments due to the Company under the Railway Act should be made on a current basis. Previously payments in respect of one year were not received until the following year or later and were taken into account on a cash basis as part of the revenues

for the year in which they were received.

For 1975 these payments have been accounted for on an accrual basis. The relevant payment under the Railway Act for the year 1974 (\$151.7 million) was excluded from revenues for 1975 and is shown as a separate item in the Consolidated Statement of Income and Deficit.

Six Sectors

As in previous years, the financial results for 1975 are presented under six sectors which do not fully correspond with the new structure effective in 1976. Canadian Rail in this report includes Canadian carload freight operations, Canadian intermodal services, Canadian express services and Canadian passenger services.

The results of operations for 1975 and 1974 of the main revenue-generating sectors of CN are presented on a comparable basis in the following summary:

Canadian Rail

The year began with rail freight rates abnormally depressed as a result of what had been, in effect, a 36-month general rate freeze. Planned increases designed to bring Canadian freight rates to economically realistic levels went into effect at the beginning of the year but were almost immediately cut back by the Canadian Transport Commission. An appeal by the railways to the courts was upheld and the original rate increases were restored, but not before Canadian Rail lost significant revenues.

The economic recession reversed the pattern of steady increase in work-load, as measured by revenue ton miles, which has marked recent years. In 1975 Canadian Rail recorded a decline of 3.3% in carload revenue ton miles, a decline which significantly affected earning capacity.

An illegal strike by CN locomotive engineers early in the year and strikes in other industries across the country,

	1975	1974
Canadian Rail	\$ (92.5)	\$12.6
Grand Trunk Corporation	3.5	7.1
Telecommunications	22.8	18.2
Hotels	3.6	4.4
Trucking Companies	6.6	4.4
Other Net Income	(1.2)	13.1
Net Income (Loss) before Interest on Debt	(57.2)	59.8
Total Interest Charges	110.9	97.5
Deficit for the Year	168.1	37.7
Payments under the Railway Act received in the current year applicable to prior year	151.7	—
Deficit	\$16.4	\$37.7

notably in forest products, also reduced the earning capacity of Canadian Rail.

Additional railway operating revenues of \$73.1 million were generated in Canada, mainly through higher freight rates, but this increase fell far short of the inflated costs of doing business.

Notwithstanding manpower reductions that had reached 7.3% by year-end, payroll costs for Canadian Rail increased by \$116.9 million as the result of wage increases and the cost of pensions increased by \$13.6 million.

Materials and supplies for Canadian Rail operations cost an additional \$92 million in 1975.

The following table compares the results of railway operations for 1974 and 1975:

	1975	1974
Railway Operating Revenues	\$1 555.5	\$1 482.4
Railway Operating Expenses	1 648.0	1 469.8
Net Railway Operating Income (Loss)	\$ (92.5)	\$ 12.6

The distribution of railway operating revenues and a comparison with 1974 are given in the following table:

	1975	1974
Carload Freight Services	\$1 069.3	\$ 978.5
Special Compensation: Rate Freeze	—	71.6
	\$1 069.3	\$1 050.1
Intermodal Services	126.2	118.7
Express Services	114.4	104.3
Passenger Services	78.2	78.6
All Other Services	7.7	6.2
Payments under the Railway Act	159.7	124.5
	\$1 555.5	\$1 482.4

Carload freight services revenues in 1975 totalled \$1 069.3 million, an increase of \$19.2 million over 1974. The 1974 figure includes \$71.6 million received as compensation for the freight rate freeze.

The revenue increase in 1975 was due mainly to freight rate increases made when the freeze was lifted at the end of 1974. No special compensation was received for the estimated \$42.0 million in lost revenues which the freeze cost Canadian Rail in 1975.

In the face of the decline in workload during 1975 vigorous measures were taken to reduce the operating and maintenance cost of Canadian Rail. Locomotives and freight cars were taken out of service and stored and more efficient use was made of the

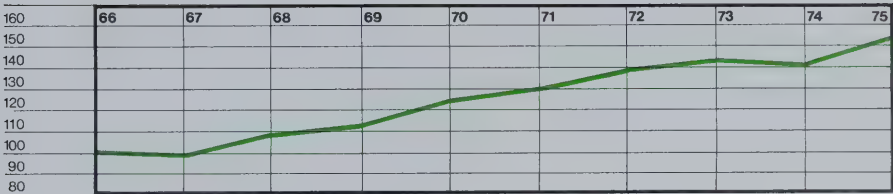
equipment in service. Reductions in maintenance work commensurate with the lower volume of traffic were achieved. As noted above there was a progressive reduction in administrative and operating staff during the year.

The phased manpower reductions, combined with the storage of excess equipment and reduced maintenance, achieved a significant improvement in operating performance. In terms of gross train load — the weight of goods carried in each train — productivity has been increasing steadily in recent years and, as shown by Chart No. 1 on the opposite page, there was a record-breaking performance in 1975. The same pattern of improvement in productivity is demonstrated by Chart 2 showing gross ton miles per freight train hour and by the line on Chart 3 showing gross ton miles per employee.

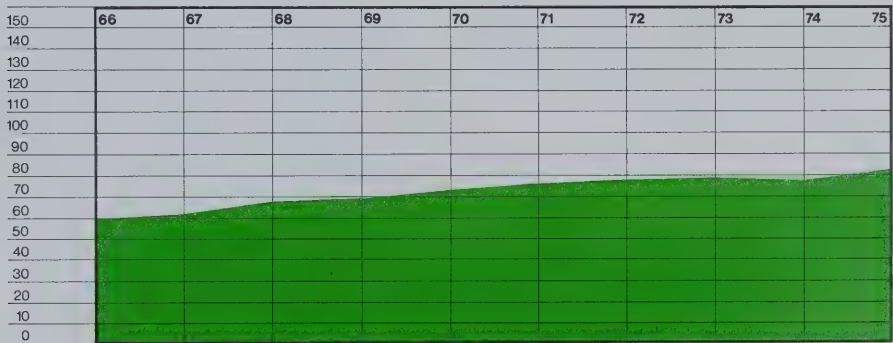
Despite the improved performance, the operating expenses of Canadian Rail increased by \$178.2 million or 12.1%, over 1974. The increase resulted almost entirely from inflation. Excluding the inflation factor in wage, material and other costs, transportation and maintenance expenses in constant dollars *decreased* by \$52.8 million.

The pattern of freight traffic carried during the year reflected changes in world demand for some of Canada's major exports as well as the economic recession and some labour problems. There were volume gains in exports related to energy — coal, fuel oil and petroleum-based goods. Coal movements were up about 37.1% over 1974, reflecting increased shipments to Japan. Grain traffic was hampered early in the year by a six-week grain-handlers strike but gained strength in the latter months, for a year over year increase of 4.7%. A sharp decline in carryings of forest products reflected prolonged strikes in the industry as well as poor market demand. Ton-nages of sulphur were off by 17.1%

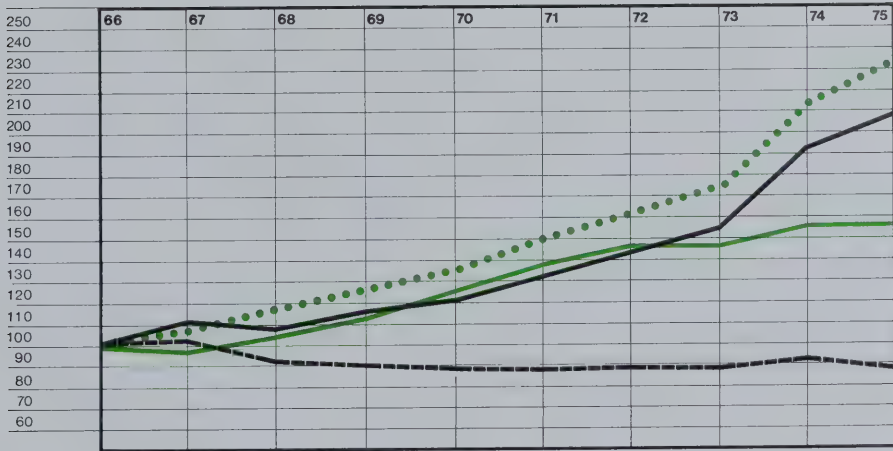
1. Gross Train Load —
base year 1966



2. Gross Ton Miles Per
Freight Train Hour — thousands



3. Employees and Wage Cost —
base year 1966



..... Average Annual Wage
 ————— Total Wage Cost
 - - - - - Average Number of Employees
 ————— GTM per Employee

and potash by 19.1% in reflection of a drop in world fertilizer demand. In iron and steel products, a traffic category related very directly to swings in the economy, tonnages fell by 27.4%.

Intermodal Services. Despite slower economic conditions CN's intermodal transportation package continued to appeal to customers. Intermodal Services revenues increased by 6.3% to \$126.2 million. This resulted from an increase in the longer-distance pool car traffic and some rate action. There was a drop in import/export container revenues of 4.3% mainly because of world economic conditions unfavourable to this traffic.

Express Services revenues of \$114.4 million were up 9.7% over 1974. The introduction of a minimum charge per piece brought about a much improved traffic mix. This allowed for significant productivity gains leading to improvement in the net contribution of express services. Short term revenue gains were experienced during the postal strike and a strike of Quebec truckers. Because of the operating economies achieved during the year, this extra business was handled without major impact on expenses.

Passenger Services carried 9.9 million passengers, including commuters, in 1975 compared with 11.6 million in 1974 — a drop of 14.7%. The general economic slowdown contributed to the decline in traffic but the number of passengers carried remains relatively high, illustrating the fact that the railway remains an important passenger transport mode in modern Canada. Total revenues of \$78.2 million were only 0.5% below 1974, when revenues were the highest since 1967, but fell far short of the costs of providing the services.

Over the past several years CN has worked with the ministry of transport, CP Rail and other interested parties in developing proposals to improve the rail passenger system in Canada. The

rail passenger policies recently announced by the minister of transport incorporate some of the proposals developed through these joint efforts and generally appear to be a rational approach to the problems of providing adequate and economic rail passenger service in Canada today. It is to be hoped that identification by the Canadian Transport Commission of those rail routes for which definite need exists will proceed quickly.

Through CN's passenger marketing department and Canalog Logistics Ltd., a consulting subsidiary of CN, studies have already begun on improved high-speed rail passenger demonstration services connecting Quebec City and Montreal, and Toronto through to Windsor. Also under study is a possible Montreal-Quebec City demonstration route which would probably involve the co-operation of CN and CP Rail.

In addition, CN and CP Rail are engaged in preliminary studies of the possibilities of sharing ticketing offices, equipment and other facilities in jointly operated passenger terminals in major centres across the country.

An important objective of such projects is the development of economically viable rail passenger services which would produce savings for the Canadian taxpayer by reducing the need for government subsidies to the railways.

A major handicap to CN's efforts to provide good passenger service now, and to plan for future improvements, is an increasingly serious shortage of modern equipment in service or on order. As of Jan. 1, 1976 CN had a total of 783 passenger cars (including three nine-car Turbo sets) in serviceable condition, a decline of 106 from Jan. 1, 1970. Retirement of old, unserviceable cars must continue and the fleet will be down to about 700 cars at the end of 1976. Of the cars now in service only 10% are less than

20 years old. Of the remainder 68% are between 21 and 30 years old, 8% are between 31 and 39 years old and 14% are 40 years or older.

The capital expenditures needed to give the Company an adequate supply of modern rail passenger equipment obviously cannot be made by CN on a commercial basis and at year-end no new passenger equipment was on order. However, discussions were going on in regard to the acquisition of new equipment within the context of the rail passenger program recently announced by the federal government.

Capital Expenditures by Canadian Rail in 1975 totalled \$363.8 million compared with \$211.9 the previous year. The total included expenditure of \$135.7 million for rolling stock ordered in previous years and delivered during 1975.

A total of 3,838 freight cars was delivered to Canadian Rail in 1975. Of these 2,709 were purchased and 1,129 were leased. This was exclusive of 672 covered hoppers for the carriage of grain which were provided by the federal government. A total of 140 new locomotives was added to the fleet of which 103 were purchased and 37 leased.

Capital expenditures also included \$185.2 million for improvements to track and other railway facilities, mainly to take care of the increasing traffic in Western Canada. Expenditure on road property included \$62.5 million for the laying of 658 miles of new rail; \$23.8 million for tie and ballasting programs; \$8.4 million for double-tracking the main line between Winnipeg and Portage la Prairie; \$1.3 million for the Edson Subdivision between Bissell and Spruce Grove, Alta.; \$2.7 million for yard expansion at Port Mann, B.C.; \$1.2 million for improvement to the Winnipeg diesel shops and \$3.1 million for new car shops at Melville, Sask.

Payments to Canadian Rail under the Railway Act included compensation of up to 80% for losses on passenger services, subsidies for the operation of uneconomic branch lines and "At and East" grain rate payments related to export grain movements.

The total of such payments included in railway operating revenues in 1975 was \$159.7 million, an increase of \$35.2 million or 28.3%. Payments of \$151.7 million applicable to the previous year were excluded from current revenues. The breakdown of these payments is shown in the following table:

	Included in 1975 Railway Operating Revenues	Payments for prior year, not included in 1975 Railway Operating Revenues	Included in 1974 Railway Operating Revenues
Passenger	\$122.6	\$113.0	\$ 94.4
Branch Lines	32.9	41.3	34.1
At and East Grain	4.2	4.3	4.0
Normal Payments Prior Year		(6.9)	(14.9)
Current Year			6.9
	\$159.7	\$151.7	\$124.5

The number of employees on Canadian Rail averaged 67 287, a decrease of 1 459 or 2.1% from the 1974 average of 68 746. The count in December 1975 showed a decrease of 7.3% compared with December 1974, illustrating the progressive nature of staff reductions in reflection of the decreased workload. In addition overtime worked was cut by 25%.

The average annual wage per employee in 1975 was \$13 773, an increase of \$1 295 or 10.4%.

Grand Trunk Corporation

The Grand Trunk Corporation sector includes the results of three railway subsidiaries: the Grand Trunk Western Railroad Company, the Central Vermont Railway, Inc. and the Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company. The following table gives the operating highlights of the Grand Trunk Corporation for 1975 and 1974:

	1975	1974
Railway Operating Revenues	\$145.9	\$141.2
Railway Operating Expenses	144.7	137.0
Net Railway Operating Income	1.2	4.2
Other Income	2.3	2.9
Net Income	\$ 3.5	\$ 7.1

Of the \$3.6 million difference between net income in 1974 and 1975, \$1.2 million is a charge in respect of 1973 and 1974 for the deferred tax liability of the Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company which is 50% owned by the Grand Trunk Western.

Capital expenditures in 1975 amounted to \$11.3 million compared with \$11.1 million in 1974.

Telecommunications

Net income from services provided by CN's Telecommunications Department amounted to \$22.8 million, an increase of \$4.6 million over the previous year.

The following table shows the operating results for 1975 and 1974:

	1975	1974
Revenues	\$115.3	\$102.0
Expenses	93.3	84.1
Net Operating Income	22.0	17.9
Other Income	0.8	0.3
Net Income	\$ 22.8	\$ 18.2

Despite the downturn in the economy, demand for telecommunications services increased and expansion of physical plant continued. Capital expenditures totalled \$42.2 million of which about 81% represented expansion of facilities. Included were \$10.1 million for expansion of radio and microwave facilities; \$12.7 million for the expansion of the telephone plant, of which \$4.7 million was for the new computer-controlled long-distance switching exchange at Gander, Nfld.; and \$8.2 million for the purchase of teletype, data and telex exchanges.

The Canadian Transport Commission approved an application by CNT to increase telephone tariffs for northern British Columbia, the Yukon and Northwest Territories in 1975. The CTC also approved higher Telex equipment charges and increases in Telex toll rates.

Hotels

Hotel operations for 1975 produced net income of \$3.6 million before interest, a decrease of \$0.8 million compared with 1974.

The following table shows the net income from CN-operated hotels and hotels operated for CN by Hilton of Canada in 1974 and 1975.

		1975	1974
CN Operated	Revenues	\$31.2	\$29.4
	Expenses	30.3	28.6
	Net Income	\$ 0.9	\$ 0.8
Hilton Operated	Revenues	\$46.8	\$44.3
	Expenses	44.1	40.7
	Net Income	\$ 2.7	\$ 3.6
Total Net Income		\$ 3.6	\$ 4.4

The improvement in net income from CN-operated hotels resulted mainly from control of expenses and from room rate and menu price increases.

Net return from the Hilton-operated Hotel Vancouver was \$0.2 million, \$0.4 million lower than in 1974. The

return from The Hilton-operated Queen Elizabeth was \$2.6 million, \$0.4 million lower than in 1974. The return from Place Ville Marie Restaurants was \$0.1 million lower than 1974.

Capital expenditures on CN hotels in 1975 amounted to \$4.2 million.

Trucking Companies

The 13 separately-operated trucking companies owned by CN produced a net income before interest of \$6.6 million compared to \$4.4 million in 1974. The increase stemmed largely from the sale of certain Toronto properties, included in other income in the table below:

	1975	1974
Revenues	\$68.9	\$68.0
Expenses	65.6	64.2
Net Operating Profit	3.3	3.8
Other Income	3.3	0.6
Net Income	\$ 6.6	\$ 4.4

The adverse economic climate of 1975 is reflected in a 12.2% drop in tonnage and the decline in the operating profit shown above.

Capital expenditures during the year amounted to \$7.1 million, including \$4.1 million for equipment replacement.

Other Net Income

The elements making up Other Net Income produced a deficit of \$1.2 million in 1975 compared with a surplus of \$13.1 million in 1974.

Factors which contributed to the \$14.3 million worsening included reduced land sales, termination of the operation of CN Steamship Co. Ltd. and disposal of the cruise ship Prince George, reduction in interest income and a reduction in equity income from jointly operated companies.

Partially offsetting these losses was an increase in the profit on U.S. currency transactions.

Also included in this sector are the revenues, expenses and payments received from the federal government for the operation of the East Coast

Marine and Ferry Services. As these payments represent reimbursement to CN for the losses incurred in the services they have no effect on net income. Revenue from passenger and freight carried in 1975 amounted to \$16.1 million compared with \$14.0 million in

1974. Payments from government amounted to \$95.1 million in 1975 and \$88.4 million in 1974. The following statement shows the results of these operations for 1975 and 1974.

	1975	1974
Revenues	\$ 16.1	\$ 14.0
Government Payments	95.1	88.4
Total income	\$111.2	\$102.4
Total expenses	\$111.2	\$102.4

Capital expenditures in the Other Net Income sector amounted to \$31.9 million compared with \$12.9 million in 1974. These included \$19.9 million on CN Tower and \$12.0 million for the purchase of an 18% interest in Euro-canadian Shipholdings Limited and Intercast SA.

CANAC Consultants Ltd., a CN subsidiary which markets the expertise of CN and Air Canada, had project teams and individual advisors on a variety of assignments in many parts of the world during 1975 and earned a profit for the Company.

The Zambia Railways Management Project, one of the first major projects undertaken by CN's international consulting arm, was successfully concluded in 1975. CANAC will continue to work in Zambia under a new agreement with the Canadian International Development Agency.

New CANAC projects launched during the year included provision of a study team to examine decentralization of the East African Railways Corporation; a 23-man project team to do a comprehensive study of the Brazil Federal Railways and, in Canada, a new project for the Quebec Cartier Mining Company. Other projects were under way or completed during the year in Brazil, Guinea, Jamaica, Bangladesh, the Leeward Islands, Tanzania and New Guinea.

A master agreement, covering the provision by CANAC of technical assistance to the Canadian International Development Agency, came into force during the year. This umbrella agreement is for one year, renewable for a maximum of five years.

Real Estate activities of the Company continued to be profitable and to stress well planned and responsible development of urban property.

In Montreal, consultants have been engaged to produce feasibility studies for the development of the area in and around the Bonaventure Freight Yards and around Central Station in the downtown core of the city. The analysis will seek the land use options which are best suited to the city's evolution while maximizing returns to CN.

A land use study involving development of more than 100 acres in Ste. Foy, Quebec, including a rail passenger terminal and other rail facilities, was completed. Negotiations for the development of more than five acres of harbour property in Cobourg, Ont., are under way. Studies and negotiations are continuing in Winnipeg and Edmonton towards the redevelopment of downtown rail yards into modern commercial centres.

Commission Inquiries

CN was active during the year in the support of the Hall and Snavely com-

missions engaged in examining grain transportation facilities and costs. The President made a public presentation of CN's point of view at the opening session of the Hall Commission and the Company has prepared and presented data to the Snavely Commission to help establish the full railway costs of transporting grain from the Prairie Provinces to export terminals.

CN also continued to assist the ministry of transport in the current review of national transportation policies that could affect the grain transportation system, branch line operations, Crowsnest Pass rates, regional development programs and passenger train operations.

CN's People

The number of employees of the CN System averaged 82 256 compared with 84 246 in 1974. Average annual wage per employee was \$13 776 compared with \$12 413 the previous year. These figures are based on a new method of establishing the employee count which became effective Jan. 1, 1975 and which is more directly related to hours worked than the method previously used.

Significant progress was made during 1975 on a program designed to assure equality and opportunity for women in CN's work force. A series of 58 one-day seminars was held to make supervisors across the System aware of the potential and aspirations of women employees. Two-day seminars for women employees were begun and nine had been held at Headquarters and one in Winnipeg at year-end. The number of women employed by Canadian Rail increased by 7.7% (from 3 335 to 3 593) during the year. The number of women in management ranks rose from 135 to 168. This was a significant increase in percentage (24%) but it is recognized that the number of women in management ranks is still too low.

CN's suggestion program continues to draw support and produce encouraging results. In 1975, the highest suggestion award to date, \$8 900, was paid to two employees in Pointe St. Charles Main Shops in Montreal. Their proposal relating to a method of repairing commutators in CN shops will produce annual net savings in the order of \$36 000.

During the year there was accelerated activity in the field of accident prevention and safety. Computerized programs indicating trends in accidents and identifying specific locations and other factors have been developed. Improvement targets are set and reviewed at regular intervals. A supervisory training program with strong emphasis on accident prevention has been developed and classes were held across the System. These programs and other action produced a significant improvement in the accident rate during 1975. This is reflected in a decline in train accidents per million gross ton miles from 10.07 in 1974 to 7.06 in 1975, a drop of 29.9%.

Labour Relations

Contracts with the Associated Railway Unions representing 36 878 Non-Operating employees, 9 383 Trainmen and Firemen and 12 883 Federated Shopcraft employees, terminated December 31, 1975. Demands for revisions of contracts were served by the Unions and by the Companies during October.

The major demands submitted by the Unions were for increased wages, incorporation of cost of living clause in the agreements, job security, pensions, sick leave, vacations and health and welfare improvements.

The proposals submitted by the Companies were, in addition to rule changes, a more effective method of handling additional and regional demands.

At year-end negotiations were proceeding with the Associated Railway Unions and with the 3 087 members of the Brotherhood of Locomotive Engineers who were not part of the Associated Railway Unions group. Negotiations were dependent on and affected by the interpretation and application of the Anti-Inflation Act and the regulations thereunder.

Collective agreements were concluded with various employee groups in Hotels, Marine and Waterfront Services and the Railway Police Association.

Pension Matters

System pension costs in 1975 were \$109.2 million, compared with \$94.4 million in 1974.

Effective Jan. 1, 1975, pensioners who retired under the 1959 or 1935 Pension Plans, on or before Dec. 31, 1972, and widows or widowers of these pensioners, had their pensions escalated by flat rates ranging from \$7.00 to \$12.00 a month for pensioners and from \$3.50 to \$6.00 a month for survivors.

Hearings of the Industrial Inquiry Commission set up by the federal minister of labour to look into railway pension plans continued through the year. At the end of 1975 the commissioner had not as yet submitted his report to the minister.

Effective Jan. 1, 1975, the pension benefit rates were improved so as to raise the percentage of earnings used to calculate the pension from 1.5% to 2.0% for the years 1935 to 1955.

Exclusive of benefit payments under the Canada (and Quebec) Pension Plans, and those made under the U.S. Railroad Retirement Act, there was paid to pensioners and beneficiaries, under the various CN pension arrangements, a total of \$101.3 million in 1975, and 39 120 individuals were

receiving such payments at the end of the year.

Effective Jan. 1, 1975, a separate pension plan (the U.S. 1975 Pension Plan) was established for non-schedule employees in the United States. The plan covers all non-schedule employees of Grand Trunk Western Railroad, Central Vermont Railway, Duluth Winnipeg and Pacific Railway, New England lines, and CN off-line sales agencies.

As required by U.S. law the U.S. 1975 Pension Plan has its own trustees, a pension plan administrator, an investment committee, and a pension board, all based in Detroit.

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System

Consolidated Companies

Canac Consultants Limited
Canac Distribution Limited
**The Canada and Gulf Terminal
Railway Company
Canadian National Express Company
Canadian National Hotels
(Moncton) Ltd.
Canadian National Land
Settlement Association
Canadian National Railway Company
The Canadian National Railways
Securities Trust
Canadian National Realities, Limited
Canadian National Steamship
Company, Limited
Canadian National Telegraph
Company
Canadian National Transfer Company
Canadian National Transportation,
Limited
The Canadian Northern Quebec
Railway Company
Canalog Logistics Limited
Canat Limited
Central Vermont Railway, Inc.
***Central Vermont Transportation
Company
**Chalut Transport (1974) Inc.
Chapman Transport Limited
CN (France) S.A.
CN Tower Limited
**Cronin Transport Limited
Domestic Two Leasing Corporation
Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Four Leasing Corporation
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg
Railway Company
Duluth, Winnipeg and Pacific
Railroad Company
Duluth, Winnipeg and Pacific
Railway Company
Eastern Transport Limited
Empire Freightways Limited
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development
Corporation
Grand Trunk Leasing Corporation
Grand Trunk — Milwaukee Car Ferry
Company
Grand Trunk Radio Communications,
Inc.
Grand Trunk Western
Railroad Company

The Great North Western Telegraph
Company of Canada
Hoar Transport Company Limited
Husband International Transport
(Ontario) Limited
Husband Transport Limited
Husband Transport (Quebec) Limited
Midland Superior Express Limited
The Minnesota and Manitoba
Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Mount Royal Tunnel and Terminal
Company, Limited
The Northern Consolidated Holding
Company Limited
Provincial Tankers Limited
The Quebec and Lake St. John
Railway Company
Royal Transportation Limited
Swan River—The Pas Transfer Ltd.
The Toronto—Peterborough Transport
Company Limited
The Transcontinental Townsite
Company Limited

Jointly Operated and Other Companies in which the System has Investments

*Airline Maintenance Buildings Limited
*Allied Innkeepers (Bermuda) Limited
Autoport Limited
The Belt Railway Company of Chicago
Chicago & Western Indiana
Railroad Company
Computer Sciences Canada, Ltd.
The Detroit & Toledo Shore Line
Railroad Company
Detroit Terminal Railroad Company
**Eurocanadian Shipholdings Limited
Halterm Limited
**Intercast SA
*Matao Cargo Limited
Metro Centre Developments Limited
Northern Alberta Railways Company
The Public Markets, Limited
The Shawinigan Falls Terminal
Railway Company
Telesat Canada
The Toronto Terminals
Railway Company
*Touram Limited
*Venturex Limited

*Owned on behalf of Air Canada
**Acquired in 1975
***Charter surrendered in 1975

In addition, the property of the
Canadian Government Railways
is entrusted to the
Canadian National Railway Company
as part of the System.

**Consolidated Financial
Statements**

Consolidated Balance Sheet as at December 31

		1975	1974
		(in thousands)	
Assets			
Current Assets	Cash	\$ 23 306	\$ 4 037
	Accounts receivable	236 664	229 062
	Material and supplies	184 818	134 079
	Other current assets	106 166	122 423
		550 954	489 601
Insurance Fund		13 572	11 448
Investments	Air Canada	382 819	382 819
	Jointly operated companies	54 925	58 921
	Other companies	12 000	—
		449 744	441 740
Property Investment	Road	3 574 159	3 370 891
	Equipment	1 716 021	1 612 108
	Other physical properties	228 024	209 428
		5 518 204	5 192 427
	Less recorded depreciation	1 630 678	1 547 721
		3 887 526	3 644 706
Other Assets and Deferred Charges	Unamortized discount on long term debt	5 023	5 899
	Other assets	13 521	9 234
	Deferred charges	32 198	36 496
		50 742	51 629
		\$4 952 538	\$4 639 124

Auditors' Report

To The Honourable The Minister of Transport,
Ottawa, Canada.

We have examined the consolidated balance sheet of the Canadian National Railway System as at December 31, 1975 and the consolidated statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other sup-

porting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, except that depreciation was not recorded in earlier years as referred to in Note 1, these consolidated financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the System as at December 31, 1975

		1975	1974
		(in thousands)	
Liabilities			
Current Liabilities	Bank and other loans payable	\$ 161 264	\$ 128 000
	Accounts payable	214 195	205 405
	Accrued charges	127 520	119 723
	Other current liabilities	52 001	41 928
		554 980	495 056
Provision for Insurance		13 572	11 448
Other Liabilities and Deferred Credits		83 911	74 899
Long Term Debt	Bonds	584 912	598 253
	Government of Canada loans	1 438 071	1 292 573
	Other	48 141	—
		2 071 124	1 890 826
Shareholders' Equity			
Government of Canada	6 000 000 shares of no par value capital stock of Canadian National Railway Company	359 963	359 963
	1 436 246 153 shares of 4% preferred stock of Canadian National Railway Company	1 436 246	1 374 190
	Capital investment of Government of Canada in the Canadian Government Railways	428 397	428 397
		2 224 606	2 162 550
Capital Stock of Subsidiary Companies Owned by Public		4 345	4 345
		2 228 951	2 166 895
		\$4 952 538	\$4 639 124

and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles which, except for the change to the accrual method of accounting for payments under the Railway Act referred to in Note 5, have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come to our notice have been within the powers of the System.

Coopers & Lybrand,
Chartered Accountants.

March 1, 1976.

S. D. H. Thomas,
Comptroller.

NOTE 1: Summary of Significant Accounting Policies

Principles of Consolidation

The consolidated financial statements of Canadian National (CN) include the accounts of all subsidiaries except Air Canada which reports directly to the Minister of Transport and publishes a separate annual report. CN's investment in Air Canada is carried at cost.

Investments in jointly operated companies in which CN has less than a majority interest are accounted for by the equity method where appropriate.

Material and Supplies

The inventory has been priced at laid down cost based on weighted average cost for ties, rails and fuel, latest invoice price for new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

Insurance Fund

The company is self-insured for various risks, maintaining a separately invested fund. The provision for insurance represents the estimated amount of self-insured losses to be adjusted.

Property

Accounting for railway and telecommunications property is carried out in accordance with rules issued by the Canadian Transport Commission (Canadian property) and the Interstate Commerce Commission (U.S. property). Major additions and replacements generally are capitalized with the exception of the following:

Labour costs relating to track material replacement are charged to expenses in both jurisdictions.

In the United States, the cost of track material replacements in kind is recorded as operating expense while betterments are capitalized.

The cost of depreciable assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation, in accordance with the group plan of depreciation.

Property brought into the System at 1 January 1923 and not retired is included at the values appearing in the books of the railways now comprised in the System less a contribution from the Government of Canada at the time of capital revision in 1937.

Depreciation

For Canadian properties, depreciation accounting was introduced for equipment in 1940, for hotel properties in 1954 and for track and road structures and all other physical properties except land in 1956. No provision has been made for depreciation incurred before those dates.

In the United States, in accordance with Interstate Commerce Commission rules, ballast, ties, rails and fastenings which are subject to replacement accounting, as described above, are not depreciated. With these exceptions, depreciation accounting is followed.

For railway and telecommunications properties, depreciation is calculated on a straight line basis at rates authorized by the Canadian Transport Commission and the Interstate Commerce Commission. These rates, and other rates not subject to regulation, are based upon estimated service lives and for significant classes of assets, are as follows:

Ties	3.25%
Rails	1.15%
Other track material	1.90%
Ballast	4.00%
Road locomotives	4.60%
Freight cars	2.97%
Commercial communication systems	4.12%

Leases

Rentals under lease arrangements are charged to expense on an accrual basis.

Pensions

Expenses are charged with payments to the various Company pension plans as required by regulatory authorities to cover both the Company's current service cost and the amortization including interest of unfunded liabilities. At 31 December 1975, based on the latest actuarial reviews, the unfunded liabilities to be funded over various periods to 2027 amounted to \$809 020 329.

Foreign Exchange

Income is charged or credited with exchange differences when currency exchanges occur.

Assets and liabilities in U.S. funds are translated into Canadian funds on the basis that one Canadian dollar equals one U.S. dollar. Sterling and other currencies are converted at historical rates for property investments and long-term debt, and at current rates for other items. Had the practice followed with respect to Sterling and other currencies been followed with respect to U.S. funds, there would have been no material effect on the financial statements.

NOTE 2: Investments

The composition of Canadian National's investments is as follows:

		1975	1974
		(in thousands)	
Air Canada	Capital Stock	\$ 5 000	\$ 5 000
	Debentures	95 086	95 086
	Advances	282 733	282 733
		<u>\$382 819</u>	<u>\$382 819</u>
	Short term borrowings from Air Canada amounting to \$76 million are included in Bank and other loans payable.		
Jointly Operated Companies	Chicago & Western Indiana Railroad Company	\$ 8 881	\$ 8 696
	The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	5 347	6 463
	Northern Alberta Railways Company	26 580	28 091
	The Toronto Terminals Railway Company	9 182	9 235
	Other	4 935	6 436
		<u>\$ 54 925</u>	<u>\$ 58 921</u>
Other Companies	Eurocanadian Shipholdings Limited	\$ 11 900	\$ —
	Intercast, S.A.	100	—
		<u>12 000</u>	<u>—</u>
Total		\$449 744	\$441 740

NOTE 3: Long-term Debt

	Rate %	Maturity (See Notes)		Currency in which Payable	Outstanding as at December 31 1975 1974 (in thousands)	
Bonds	2¾	June 15, 1975	Canadian National 25 Year Bonds	U.S.	\$ —	\$ 6 000
	5	May 15, 1977	a Canadian National 18 Year Bonds	Canadian	70 885	72 711
	4	Feb. 1, 1981	Canadian National 23 Year Bonds	Canadian	300 000	300 000
	5¾	Jan. 1, 1985	a Canadian National 25 Year Bonds	Canadian	82 017	84 032
	5	Oct. 1, 1987	a Canadian National 27 Year Bonds	Canadian	129 987	133 487
	5½	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 1st Mortgage Bonds	Sterling	795	795
	5½	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 2nd Mortgage Bonds	Sterling	1 228	1 228
Total Bonds					584 912	598 253
Government of Canada	Canadian Government Railways: Advances for working capital			Canadian	16 984	16 984
	Financing and Guarantee Acts: Loans			Canadian	264 059	256 046
	Refunding Act, 1955: Loans for debt redemption			Canadian	1 025 543	1 019 543
	Loans for capital expenditures: b			Canadian	131 485	—
Total Government of Canada c					1 438 071	1 292 573
Other	Conditional sale agreement d			U.S.	48 141	—
Total Long Term Debt					\$2 071 124	\$1 890 826

a
Amounts of ½ % may be purchased quarterly through Purchase Funds operated under the conditions of each issue.

b
Payable by semi-annual instalments of \$7.16 million principal and interest to August 21, 1995.

c
Government of Canada loans under Financing and Guarantee Acts and the Refunding Act, 1955 have varying maturities but have consistently been

refinanced at maturity. No change in this practice is contemplated and, accordingly, these loans are treated in the financial statements as long-term debt, despite the fact that a portion of them falls due within twelve months. With respect to other Government of Canada loans for capital expenditures, the principal repayable during the ensuing year is reflected as a current liability.

Effective interest rate on Government of Canada loans at December 31, 1975 was 6.81%.

d
Secured by rolling stock. Payable by semi-annual principal instalments of \$1.2 million to January 1, 1981, with interest at 9% and the remaining principal by semi-annual instalments of \$1.9 million to January 1, 1991 with interest at 9¾ %. A further conditional sale agreement in the amount of \$50 million U.S. has been entered into during 1976.

NOTE 4: Capital Stock

a

The capital stock of the Canadian National Railway Company (other than the four per cent preferred stock) and the capital investment of Her Majesty in the Canadian Government Railways are included in the net debt of Canada and disclosed in the historical record of government assistance to railways as shown in the Public Accounts of Canada.

b

During 1975, purchases by the Government of Canada of four per cent preferred stock of the Company were authorized by Appropriation Acts Nos. 2 and 3, 1975 and the sale of 62 055 772 shares of such stock in the amount of \$62 055 772 in respect of the year 1975 was recorded in the Company's accounts.

NOTE 5: Subsidies

Payments under the Railway Act include amounts paid by the Government of Canada under authority of that Act and Appropriation Act No. 4, 1975 in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates (At and East), which railways are required by the Railway Act to maintain. In prior years, due to uncertainty as to the amounts which would be received, they have been recognized in the accounts when approved for payment. In 1975, the uncertainties were partially eliminated and Appropriation Act No. 4, 1975 was enacted, permitting the Government to make such payments on a more current basis. As a result, CN included in revenues payments with respect to 1975 losses, in addition to which \$13.2 million was accrued, and an amount of \$151.7 million for prior year losses was excluded from current revenues.

NOTE 6: Major Commitments

Rental commitments under railway rolling stock lease arrangements for varying periods through to 1994 amount to approximately \$821 million. Payments under these arrangements in 1975 totalled approximately \$51 million. During the year the Company entered into a sale, at book value, and leaseback over 15 years of railway rolling stock acquired in 1974 having a value of \$34.9 million.

NOTE 7: Anti-Inflation Act

The Anti-Inflation Act, effective October 14, 1975, provides for the restraint of profit margins, prices, dividends and compensation. The Company is subject to this legislation and has no unrecorded or contingent liability in that respect.

NOTE 8: Restatement of Comparative Figures

During 1975, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the related figures for 1974 have been restated.

Consolidated Statement of Income and Deficit for the Year Ended December 31

		1975	1974
		(in thousands)	
Railway Operating Revenues	Carload freight services	\$1 214 052	\$1 190 362
	Express services	114 419	104 306
	Intermodal services	126 171	118 677
	Passenger services	78 692	79 063
	All other services	119 575	109 046
	Payments under the Railway Act	159 706	124 531
	Total Railway Operating Revenues	1 812 615	1 725 985
Railway Operating Expenses	Road	299 806	268 683
	Equipment	317 081	282 110
	Transportation	766 426	698 373
	Sales	40 982	37 958
	Miscellaneous operations	135 221	123 185
	General	204 571	182 322
	Taxes	76 045	68 882
	Equipment and joint facility rents	63 772	47 635
	Total Railway Operating Expenses	1 903 904	1 709 148
	Net Railway Operating Income (Loss)	(91 289)	16 837
Other Income	Net income from:		
	Telecommunications department	22 829	18 174
	Hotels	3 634	4 400
	Separately operated trucking companies	6 574	4 420
	Other sources	1 077	15 943
	Total Other Income	34 114	42 937
	Net Income (Loss) Before Interest on Debt	(57 175)	59 774
Interest Charges	Total interest on long-term debt	118 993	112 277
	Less interest received on loans to Air Canada	22 510	22 608
	Net interest on long-term debt	96 483	89 669
	Interest on short-term borrowings	14 458	7 838
	Total Interest Charges	110 941	97 507
	Deficit for the Year	168 116	37 733
	Payments under the Railway Act received in the current year applicable to prior year	151 748	—
	Deficit	\$ 16 368	\$ 37 733

Consolidated Statement of Changes in Financial Position for the Year Ended December 31

		1975	1974
		(in thousands)	
	Deficiency of working capital beginning of year	\$ 5 455	\$ 17 652
Funds Provided	Deficit for the year	(168 116)	(37 733)
	Add back items not requiring the current outlay of funds		
	— depreciation	146 902	136 707
	— equity in net income of companies accounted for by equity method	3 158	(3 077)
	— other	9 171	1 941
	Net funds from (used in) operations	(8 885)	97 838
	Payments under the Railway Act received in the current year applicable to prior year	151 748	—
	Sale of 4% preferred stock	62 056	139 009
	Government of Canada in respect of deficit	16 368	37 733
	Government of Canada loans		
	— as authorized by CNR Financing and Guarantee Act of 1941 and 1942, for purchase of unmatured securities of Canadian National, as required by conditions of their issue	8 013	3 676
	— as authorized by CNR Refunding Act 1955, for payment of outstanding securities of Canadian National at maturity	6 000	200 000
	— for capital expenditures	135 000	—
	Long-term financing for purchase of rolling stock	50 541	—
	Sale of rolling stock purchased in 1974 and leased back in 1975	34 857	—
	Retained proceeds from properties retired	21 530	21 337
	Total funds provided	477 228	499 593
Funds Used	Additions to property investment	444 376	280 151
	Investments in jointly operated and other companies	12 167	—
	Purchase of unmatured securities of Canadian National, as required by conditions of their issue	7 341	7 245
	Retirement of matured securities of Canadian National	6 000	200 000
	Repayment of Government loan for capital expenditures	764	—
	Current portion of long-term debt	5 151	—
	Total funds used	475 799	487 396
Increase in Working Capital		1 429	12 197
	Deficiency of working capital end of year	\$ 4 026	\$ 5 455

**Pension Trust Funds — 1959 and 1935 Pension Plans —
Consolidated Statement of Financial Position as at December 31**

	1975	1974
	(in thousands)	
Investments		
Bonds — quoted market value 1975 — \$290 620; 1974 — \$281 191	\$ 369 671	\$ 358 839
Mortgages and Loans — secured by real estate	312 034	312 042
Real estate	37 575	3 877
Equities		
— stocks	\$393 106	
— convertible debentures	11 389	
— funds temporarily invested pending purchase of stocks	118 639	
Total — quoted market value 1975 — \$472 937; 1974 — \$344 903	523 134	445 865
Short-term investments	32 802	29 583
	1 275 216	1 150 206
Cash in banks	165	46
Accounts Receivable — Canadian National Railways	6 435	7 210
Accrued interest and other assets	14 177	12 609
	1 295 993	1 170 071
Amount required from the Company for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act, to be liquidated by annual payments to September 30, 2027		
Balance, beginning of year	745 482	702 255
Add increases during year	73 706	55 258
Deduct — unfunded liability applicable to the 1975 U.S. Pension Plan	(9 892)	—
— principal payments	(14 766)	(12 031)
Balance, end of year	794 530	745 482
	\$2 090 523	\$1 915 553

Auditors' Report

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension
Funds.

We have examined the consolidated statement of financial position of the Pension Trust Funds — 1959 and 1935 Pension Plans of Canadian National Railways as at December 31, 1975. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in

the circumstances. The actuarial liability for pensions is the subject of a separate certificate of independent actuaries which accompanies the consolidated statement of financial position, the last actuarial valuation having been made as of December 31, 1972.

In our opinion, based on our examination and the actuarial certificate, this consolidated financial statement is properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Pension Trust Funds as at December 31, 1975 and the results of their operations for the year then ended, in

accordance with generally accepted accounting principles which, except for the change to consolidation accounting referred to in note 1, have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Coopers & Lybrand,
Chartered Accountants.
March 1, 1976.

**Pension Trust Funds — 1959 and 1935 Pension Plans —
Consolidated Statement of Financial Position as at December 31**

		1975	1974
		(in thousands)	
Actuarial Liability for Pensions	Balance, beginning of year	\$1 915 553	\$1 752 100
	Additions during year		
	Increases in liability for pensions resulting from		
	— Actuarial valuation as at December 31, 1972	—	31 628
	— Pension plan changes	49 890	—
	— Increases in pensions of existing pensioners	23 816	23 630
		73 706	55 258
	Contributions by employees on account of		
	— Current service	49 817	47 469
	— Prior years' service	6 774	6 409
		56 591	53 878
	Contributions by the Company, including principal payments		
	Principal payments applied to unfunded liability	\$109 512 14 766	83 838
	Net earnings on investments	69 728	61 132
		221 065	198 848
		2 210 324	2 006 206
	Deductions during year		
	Pensions paid	93 567	84 673
	Refunds on termination of service	4 981	5 980
	Reduction in actuarial liability for pensions on establishment of the 1975 U.S. Pension Plan	\$ 22 700	
	Less effect of transferring assets at market value	1 447	—
		119 801	90 653
	Balance, end of year	\$2 090 523	\$1 915 553

Actuarial Certificate

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension
Funds.

This is to certify that the liability for pensions shown in the consolidated statement of financial position of the Pension Trust Funds— 1959 and 1935 Pension Plans of Canadian National Railways as at December 31, 1975, amounting to \$2 090 523 000. in my opinion, represented adequate provision for the accumulated liabil-

ities for pensions then approved and in force, pensions awaiting approval and pensions accrued to the above date in respect of employees then in service under the 1959 and 1935 Plans, excluding pensions granted under prior Plans.

Geoffrey B. White,
Fellow of the Canadian Institute of
Actuaries.

William M. Mercer Limited,
Montreal, February 26, 1976.

S. D. H. Thomas,
Comptroller.

1. Summary of Significant Accounting Policies

Plans included in Statement

The Pension Trust Funds Consolidated Statement of Financial Position includes the actuarial liability for pensions with respect to the 1959 and 1935 Pension Plans and the related investments and unfunded liability.

Consolidation of Real Estate Subsidiaries

The Pension Trust Funds have invested in real estate through the ownership of a number of wholly-owned real estate companies. Effective January 1, 1975, the accounts of those companies have been consolidated with the accounts of the Pension Trust Funds. As a result, 1975 net earnings on investments include prior years' operating results of the real estate companies. Such amount is not significant in relation to the 1975 net earnings on investments. The comparative 1974 amounts have not been restated.

Investment Valuation

a Bonds are carried at their amortized value, plus deferred amounts arising from exchanges made to improve yields which are written-off over the remaining life of the bonds sold;

b Mortgages and loans are carried at outstanding principal balances;

c Real estate consists of land and buildings. Land is carried at cost and buildings at cost less encumbrances and accumulated depreciation;

d Equities and short-term investments are carried at cost.

The quoted market value of investments in bonds and equities is based on the closing market quotations as of December 31.

Actuarial Method

The funding of the Plans' benefits including liquidation of the unfunded liability, meets the requirements of the Pension Benefits Standards Act and regulations thereunder.

Contributions by the Company are determined in accordance with the accrued benefit-unit credit cost method.

The principal assumptions underlying the actuarial computations adopted by the Plans' actuary have been developed from the actual experience of the Plans in regard to the members' mortality, disability, retirement, termination of employment, and merit and seniority increases in earnings.

For the purpose of the Actuarial computations the Pension Trust Fund is assumed to earn 7½% per annum on its investments, and future increases in members' earnings have been projected using a scale of economic increases consistent with that assumption.

Accounting for Contributions

Contributions from employees are recorded in the period that CN makes payroll deductions.

Contributions by the Company are recorded monthly, based upon amounts required to be funded with respect to accrued liabilities and the Company's current service liability.

Income Determination

Dividend income is recorded as of the ex-dividend date. Income from other investments is recorded as earned on an accrual basis.

Gain or loss on sales of equities is based on the average cost.

2. Transfers to 1975 U.S. Pension Plan

The 1975 U.S. Pension Plan was established effective January 1, 1975 pursuant to the enactment of the

Employee Retirement Income Security Act (E.R.I.S.A.) in the United States. Membership in this Plan is limited to the non-schedule and management employees of the CN's U.S. railroad subsidiaries and similar U.S.-based employees of Canadian National Railway Company. The transfer of assets and unfunded liabilities was determined actuarially, as at 1 January 1975.

3. Commitments

Outstanding commitments to purchase mortgages and real estate investments amounted to \$93 324 502 at December 31, 1975.

1. Faits saillants de la politique comptable

Régimes incorporés à l'état financier

L'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite comprend l'obligation actuarielle relative aux régimes de 1959 et de 1935 et les placements y afférents ainsi que le déficit actuariel.

Consolidation des filiales

immobilisées

Les Caisses fiduciaires de retraite ont effectué des placements immobiliers en se portant acquéreur à part entière d'un certain nombre de sociétés immobilières. Le 1^{er} janvier 1975, les comptes de ces sociétés et ceux des Caisses fiduciaires de retraite ont été consolidés. De ce fait, le revenu net des placements pour 1975 englobe les résultats d'exploitation des années antérieures en ce qui concerne les sociétés immobilières. Le montant en question est négligable par rapport au revenu net de placements pour 1975. Les montants comparatifs pour 1974 n'ont pas été rectifiés.

Évaluation des placements

a Les obligations sont comptabilisées à leur valeur amortie, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement prévu des obligations vendues;

b

Les prêts hypothécaires sont traités comme soldes de principal;

c

Le domaine est constitué de terrains et de constructions. Les terrains sont comptabilisés au prix coûtant, et les constructions, au prix coûtant moins les charges hypothécaires et la dépréciation accrue;

d

Les titres et placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant. La valeur marchande des placements

en obligations et autres titres est celle de la cote de fermeture le 31 décembre.

Méthode actuarielle

La consolidation des prestations au titre des régimes, y compris la liquidation de la dette actuarielle, est conforme aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et de la réglementation y afférente.

Les contributions de la Compagnie sont déterminées selon la méthode d'évaluation à prime unique périodique.

Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs des actualisés des régimes sont fondées sur le comportement de ces régimes en fonction des mortalités, invalidités, retraites et départs des adhérents ainsi que des augmentations salariales accordées selon les mérites ou l'ancienneté.

Aux fins des calculs actuariels, on a supposé que le revenu de placements des Caisses fiduciaires de retraite était de 7½ % par année, et les futures augmentations salariales des adhérents ont été prévues selon une échelle d'accroissement économique correspondant à cette hypothèse.

Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées suivant la période pour laquelle le CN effectue les retenues sur la feuille de paye.

Les contributions versées par la Compagnie sont comptabilisées mensuellement, selon les montants qui doivent être consolidés relativement à ses obligations à l'égard du personnel pour l'année courante et les années antérieures.

Établissement du revenu

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont comptabilisés au fur et à mesure qu'ils sont échus.

3. Engagements

Les engagements pris relativement à des prêts hypothécaires et à des placements immobiliers s'élevaient à \$93 324 502 au 31 décembre 1975.

Les profits ou pertes résultant de la vente de titres sont calculés sur le prix d'achat moyen.

2. Transferts au «1975 U.S. Pension Plan»

Le «1975 U.S. Pension Plan» est entré en vigueur aux États-Unis, le 1^{er} janvier 1975, comme suite à la proposition de l'ERISA (Employee Retirement Income Security Act). Seuls les employés non syndiqués et le personnel administratif des filiales américaines du CN, ou en poste aux États-Unis pour le compte de la Compagnie, y sont admissibles. Le transfert de l'actif et du déficit de la Compagnie a été effectué sur une base actuarielle au 1^{er} janvier 1975.

Obligation actuarielle	Solde en début d'exercice		Solde en fin d'exercice		Attestation de l'actuaire
	\$1 752 100	\$1 915 553	\$2 090 523	\$1 915 553	
1974	(en milliers)				
1975					
Augmentations en cours d'exercice	Accroissements du déficit actuariel				J'atteste par la présente que l'obligation actuarielle qui figure dans l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite — régimes de 1959 et de 1935 — des Chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1975, et qui s'élève à \$2 090 523 000, est une provision qui, à mon avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant aux pensions déjà accordées et effective-
	— évaluation au 31 décembre 1972				
	— modifications au régime de retraite				
	— augmentations accordées aux retraités	49 890	23 816	73 706	
	55 258	73 706			
	Cotisations du personnel:				
	— courantes	49 817	6 774		
	— arriérées				
	Contributions de la Compagnie,				
	principal inclus				
Diminutions en cours d'exercice	Versements de principal applicables	\$109 512			Au fiduciaire, Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'atteste par la présente que l'obligation actuarielle qui figure dans l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite — régimes de 1959 et de 1935 — des Chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1975, et qui s'élève à \$2 090 523 000, est une provision qui, à mon avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant aux pensions déjà accordées et effective-
	au déficit actuariel	14 766			
	Revenu net des placements				
	61 132	69 728			
	198 848	221 065			
	Pensions versées				
	Remboursements (départs)	93 567	21 253		
	Réduction du déficit actuariel	4 981			
	résultant de l'instauration du « 1975 U.S. Pension Plan »				
	Moins incidence d'un transfert d'éléments de l'actif, à la valeur marchande		1 447		
Solde en fin d'exercice	90 653	119 801			ment versées, aux pensions en instance, ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée, conformément aux régimes de retraite de 1959 et de 1935, à l'exclusion des pensions que prévoyaient les régimes antérieurs. Geoffrey B. White, Fellow de l'Institut canadien des Actuares. William M. Mercer Limited, Montréal, le 26 février 1976.
Le contrôleur, S. D. H. Thomas.					

1975
1974 (en milliers)

Placements	
Obligations — valeur marchande cotée en 1975 — \$290 620; en 1974 — \$281 191	\$ 369 671
Prêts hypothécaires et à nantissement immobilier	312 034
Domaine	37 575
Titres	
— Actions	\$393 106
— Obligations non garanties convertibles	11 389
— Fonds placés temporairement en prévision d'achats d'actions	118 639
Total — valeur marchande cotée en 1975 — \$472 937; en 1974 — \$344 903	523 134
Placements à court terme	32 802
Banques	1 275 216
Débiteur — Chemins de fer Nationaux du Canada	165
Intérêts courus et autres éléments de l'actif	6 435
	14 177
	1 295 993

Montant à recevoir de la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera liquidé par annuités d'ici le 30 septembre 2027	
Solde en début d'exercice	745 482
Plus augmentations en cours d'exercice	73 706
Moins — déficit actuariel applicable au «1975 U.S. Pension Plan»	(9 892)
— versements de principal	(14 766)
Solde en fin d'exercice	794 530

\$2 090 523

\$1 915 553

Rapport des vérificateurs

Au fiduciaire, CaisSES fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada Nous avons examiné l'état consolidé de la situation financière des CaisSES fiduciaires de retraite — régimes de 1959 et de 1935 — des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1975. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. L'obligation actua-

rielle est l'objet d'une attestation distincte de la part d'actuaIRES indépendants, attestation qui accompagne l'état consolidé de la situation financière et qui est fondée sur la dernière évaluation faite au 31 décembre 1972. A la suite de notre examen et compte tenu de l'attestation des actuaIRES, nous sommes d'avis que cet état financier consolidé a été établi de manière à refléter fidèlement la situation des CaisSES fiduciaires de retraite au 31 décembre 1975 et les résultats de l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables

généralement reconnus, à l'exception du changement apporté au traitement comptable de la consolidation dont il est fait mention à la note 1, principes qui ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Nous estimons également que le fiduciaire a tenu les registres comptables voulus et n'a pas excédé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance. Coopers & Lybrand, Comptables agréés. Le 1^{er} mars 1976.

NOTE 4: Capital-actions

Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exclusion des actions privilégiées 4%) et les placements de Sa Majesté dans les Chemins de fer gouvernementaux sont inclus dans la dette publique nette du Canada et sont archivés au chapitre de l'aide aux chemins de fer tels qu'ils figurent dans les comptes publics du Canada.

NOTE 6: Engagements importants

Les engagements relatifs à la location à bail de matériel roulant jusqu'en 1994 s'élèvent à environ \$821 millions. Les sommes versées à ce titre en 1975 se sont élevées à environ \$51 millions. Au cours de l'exercice, la Compagnie a conclu un marché pour la vente, à la valeur comptable, et la prise à bail, sur une période de 15 ans, de matériel roulant ferroviaire d'une valeur de \$34,9 millions dont l'acquisition avait été faite en 1974.

NOTE 5: Subventions

En 1975, des achats d'actions privilégiées 4% de la Compagnie par le gouvernement du Canada ont été autorisés en vertu des Lois nos 2 et 3 de 1975 portant affectation de crédits, et la vente de 62 055 772 desdites actions s'élevant à \$62 055 772 au titre de l'année 1975 a été inscrite aux livres de la Compagnie.

NOTE 8: Présentation des éléments de comparaison

Au cours de 1975, on a modifié le classement de certains postes dans un but d'amélioration et les chiffres y afférents de 1974 ont été rectifiés en conséquence.

Les versements au titre de la Loi sur les chemins de fer comprennent les subventions du gouvernement du Canada prévues par cette loi et par la Loi no 4 de 1975 portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés (Atlantique et Maritimes) dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Par le passé, étant donné que les montants à recevoir n'étaient pas connus de façon certaine, ils ne figuraient dans les comptes qu'après ordonnancement. En 1975, cette situation a été partiellement corrigée et la Loi no 4 de 1975 portant affectation de crédits a été adoptée, ce qui a permis au gouvernement d'effectuer les versements de façon plus régulière. Conséquemment, le CN a inscrit aux recettes les versements relatifs aux pertes subies en 1975, auxquels sont venus s'ajouter \$13,2 millions en sommes courues; un montant de \$151,7 millions au titre de l'exercice antérieur a été exclu des recettes courantes.

NOTE 3: Dette à long terme

Taux	Échéance	Monnaie	En cours le	1974
%	(voir renvois)	de paiement	31 décembre	(en milliers)
Obligations				
2½	15 juin 1975	Canadien National —		
5	15 mai 1977	Canadien National —		
		25 ans		
		18 ans		
4	1 ^{er} févr. 1981	Canadien National —	70 885	72 711
		23 ans		
5¾	1 ^{er} janv. 1985	Canadien National —		
		25 ans		
5	1 ^{er} oct. 1987	Canadien National —		
		27 ans		
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron		133 487
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron		795
		(oblig. 1 ^{re} hypothèque)		
		Sterling		
			1 228	1 228
Total				
584 912				
598 253				
Gouvernement du Canada				
Chemins de fer du gouvernement canadien:				
		\$ can.	16 984	16 984
		\$ can.	264 059	256 046
		\$ can.	1 025 543	1 019 543
		\$ can.	131 485	—
Total				
1 438 071				
1 292 573				
Autre				
Convention de vente sous condition				
		\$ É.-U.	48 141	—
Total de la dette à long terme				
\$2 071 124				
\$1 890 826				

a

Des tranches de 1/2 % peuvent être rachetées trimestriellement par les caisses de rachat suivant les modalités fixées lors de chaque émission.

b

Remboursables par versements semestriels de \$7,16 millions, intérêt et principal, jusqu'au 21 août 1995.

c

Les emprunts obtenus du gouvernement du Canada en vertu des lois de finance et de garantie et de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations portent des échéances diverses,

Le taux d'intérêt réel sur les emprunts du gouvernement du Canada était de 6,81 % le 31 décembre 1975.

d

Garantie: matériel roulant. Réglable au moyen de versements semestriels de principal s'élevant à \$1,2 million jusqu'au 1^{er} janvier 1981, plus l'intérêt à 9%, et à \$1,9 million jusqu'au 1^{er} janvier 1991 plus l'intérêt à 9 1/4 %. Une autre convention de vente sous condition s'élevant à \$50 millions E.-U. est intervenue en 1976.

NOTE 2: Placements

Les placements des Chemins de fer Nationaux se décomposent comme suit:

Air Canada		1975		1974	
		(en milliers)			
Capital-actions	\$ 5 000	\$ 5 000	95 086	282 733	\$382 819
Obligations non garanties	95 086	282 733	95 086	282 733	
Avances	282 733	282 733	282 733	282 733	
		\$382 819			
<hr/>					
Des prêts à court terme en provenance d'Air Canada, s'élevant à \$76 millions, figurent au poste des emprunts bancaires et autres.					
Chicago & Western Indiana Railroad Company		\$ 8 881			
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company		5 347			
Northern Alberta Railways Company		26 580			
The Toronto Terminals Railway Company		9 182			
Autres		4 935			
		\$ 54 925			\$ 58 921
<hr/>					
Eurocanadian Shipholdings Limited		\$ 11 900			
Intercast, SA		100			
		\$ 12 000			
<hr/>					
Total		\$449 744			\$441 740

NOTE 1 : Faits saillants de la politique comptable

de service estimative et se présentent comme suit pour les principales catégories d'actifs :

Traverses	3,25%
Rails	1,15%
Autres matériaux de voie	1,90%
Ballast	4,00%
Locomotives de ligne	4,60%
Wagons	2,97%
Installations de télécommunications commerciales	4,12%

Loyers

Les loyers découlant d'un bail sont imputés aux dépenses d'après sommes courues.

Retraites

Sont imputés aux dépenses les versements faits aux divers régimes de retraite de la Compagnie conformément aux exigences des organismes de réglementation pour couvrir à la fois l'obligation de la Compagnie à l'égard des employés en activité de service et l'amortissement y compris l'intérêt sur le déficit actuariel. Au 31 décembre 1975, selon les derniers examens actuariels effectués, le déficit devant être liquidé par versements périodiques d'ici l'an 2027 s'élevait à \$809 020 329.

Change étranger

Les différences dues au cours du change sont débitees ou créditées au revenu lors des transactions s'accomplissant d'un transfert de numéraire. Les actifs et passifs en monnaie des États-Unis sont convertis en monnaie canadienne sur la base de l'égalité de valeur du dollar canadien et du dollar américain. La livre sterling et les autres devises sont converties aux taux historiques dans le cas des immobilisations et de la dette à long terme, et aux taux courants dans les autres cas. Si la pratique en usage à l'égard de la livre sterling et des autres devises avait été suivie pour la monnaie des États-Unis, les états financiers n'en auraient reflété aucun effet appréciable.

voie sont imputés aux dépenses dans les deux domaines de compétence.

Aux États-Unis, le coût des matériaux de voie remplaçant des matériaux identiques est porté aux dépenses d'exploitation, mais les améliorations sont capitalisées. Le coût des actifs amortissables de saffectés ou vendus, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement cumulatif conformément au plan d'amortissement de groupe.

Les biens incorporés au Réseau le 1^{er} janvier 1923 et qui n'ont pas été désaffectés par la suite sont comptabilisés à la valeur qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, moins la contribution reçue du gouvernement du Canada lors de la révision du capital en 1937.

Amortissement

Dans le cas des lignes canadiennes, la comptabilité d'amortissement est utilisée pour le matériel depuis 1940, pour les hôtels depuis 1954, et pour les voies, installations fixes et autres biens à l'exception des terrains depuis 1956. Aucun compte n'est tenu de l'amortissement au titre des exercices antérieurs.

Principes de consolidation
Les états financiers consolidés des Chemins de fer Nationaux (CN) comprennent les comptes de toutes les filiales à l'exception d'Alr Canada qui relève directement du ministre des Transports et publie un rapport annuel distinct. La participation des Chemins de fer Nationaux dans Alr Canada est comptabilisée au prix coûtant.

Les participations non majoritaires du CN dans des entreprises en exploitation conjointe sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

Caisse d'assurances

Le CN pratique l'auto-assurance à l'égard de certains risques et a créé une Caisse d'assurances à cette fin. La provision pour assurances représentée la valeur estimative des sinistres faisant l'objet de l'auto-assurance.

Immobilisations

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports (au Canada) et de l'« Interstate Commerce Commission » (aux États-Unis). Les biens importants qui complètent ou remplacent les installations existantes sont généralement capitalisés, à l'exception des suivants :

Les coûts de main-d'œuvre relatifs au remplacement de matériaux de

Passif			
Passif à court terme	1975	1974	(en milliers)
Emprunts bancaires et autres	\$ 161 264	\$ 128 000	
Créanciers	214 195	205 405	
Charges courues	127 520	119 723	
Divers	52 001	41 928	
Provision pour assurances	13 572	11 448	
Autres éléments du passif et crédits différés	83 911	74 899	
Dettes à long terme	1975	1974	
Obligations	584 912	598 253	
Emprunts — Gouvernement du Canada	1 438 071	1 292 573	
Divers	48 141	—	
	2 071 124	1 890 826	
Avoir des actionnaires			
Gouvernement du Canada	6 000 000 d'actions sans valeur nominale de la Compagnie	359 963	
	des Chemins de fer Nationaux du Canada		
	1 436 246 153 actions privilégiées 4% de la Compagnie	1 436 246	
	des Chemins de fer Nationaux du Canada		
	Investissements dans les Chemins de fer	428 397	
	du gouvernement canadien	428 397	
	2 224 606	2 162 550	
Capital-actions de filiales détenu par le public			
	4 345	4 345	
	2 228 951	2 166 895	
	\$4 952 538	\$4 639 124	

comptables généralement reconnus, à l'exception des paiements effectués en vertu de la Loi des chemins de fer qui sont maintenant inscrits selon la comptabilité d'exercice et dont il est fait mention à la note 5, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous estimons également que les Chemins de fer Nationaux ont tenu les livres comptables voulus et n'ont pas excédé leurs compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Coopers & Lybrand,
Comptables agréés.

Le 1^{er} mars 1976.

Le contrôleur,
S. D. H. Thomas.

Actif

Actif à court terme		
	1975	1974
Encaisse	\$ 23 306	\$ 4 037
Débiteurs	236 664	229 062
Fournitures et approvisionnements	184 818	134 079
Divers	106 166	122 423
	550 954	489 601

Caisse d'assurances		
	1975	1974
Air Canada	382 819	382 819
Entreprises en exploitation conjointe	54 925	58 921
Divers	12 000	—
	449 744	441 740

Immobilisations		
	1975	1974
Installations fixes	3 574 159	3 370 891
Matériel	1 716 021	1 612 108
Divers	228 024	209 428
	5 518 204	5 192 427

Autres éléments de l'actif et charges différées		
	1975	1974
Moins amortissement comptabilisé	1 630 678	1 547 721
	3 887 526	3 644 706

Autres éléments de l'actif et charges différées		
	1975	1974
Prime de remboursement non amortie — Dette à long terme	5 023	5 899
Autres éléments de l'actif	13 521	9 234
Charges différées	32 198	36 496
	50 742	51 629

		1975	1974
		\$4 952 538	\$4 639 124

Rapport des vérificateurs

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné le bilan consolidé des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1975 et les états consolidés du revenu et du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, à l'exception de l'amortissement non comptabilisé des exercices passés dont il est fait mention à la note 1, ces états financiers consolidés ont été établis de manière à présenter un exposé fidèle de la situation financière des Chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1975, des résultats de leur exploitation ainsi que de l'évolution de leur situation financière pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes

Compagnies consolidées	
Canac Consultants, Limitée	Canac Distribution, Limitée
** Le Chemin de fer de Matane et du Golfe	Compagnie des Messageries Nationales du Canada
Les hôtels nationaux du Canada (Moncton), Ltée	Association nationale canadienne de colonisation
Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada
Immeubles Nationaux du Canada, Ltée	Compagnie de Navigation Nationale du Canada, Ltée
Compagnie des Télégraphes Nationaux du Canada	Compagnie nationale canadienne de correspondance
Transports Nationaux du Canada, Ltée	Compagnie du Chemin de fer Canadien du Nord (Québec) Ltée
Société de Logistique Canalog Limitée	Canat, Ltée
Le Chemin de fer du Vermont Central, Inc.	*** Compagnie des Transports du Vermont Central Inc.
** Chalmers Transport (1974) Inc.	Transports Chapman, Ltée
CN (France) S.A.	La Tour CN, Limitée
** Cronin Transport, Limitée	Société de crédit-bail domestique, deux
Société de crédit-bail domestique, trois	Société de crédit-bail domestique, quatre
Compagnie de Chemin de fer Duluth, Rainy Lake et Winnipeg	Compagnie de Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacific
Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacific	Les transports Empire, Ltée
Société du Grand-Tronc	
Société d'exploitation foncière du Grand-Tronc	
Société de crédit-bail du Grand-Tronc	
Compagnie des Traversiers Grand Tronc-Milwaukee	
Les communications radio du Grand-Tronc, Inc.	
Compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc (Ouest)	
Compagnie du Grand Télégraphe du Nord-Ouest	
Compagnie de Transport Hoar, Ltée	
Transports internationaux Husband (Ontario), Ltée	
Transports Husband (Québec), Ltée	
Messageries Midland Superior, Ltée	
La Compagnie de Chemin de fer du Minnesota et du Manitoba	
La Compagnie du pont Minnesota-Ontario	
Compagnie du Tunnel et du Terminus du Mont-Royal, Ltée	
Compagnie de holiding du Nord, Ltée	
Les camions-citernes Provincial, Ltée	
La Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean	
Transports Royal, Ltée	
Transports Swan River-Le Pas, Ltée	
Compagnie de transport Toronto-Peterborough, Ltée	
Compagnie des Immeubles du Transcontinental, Ltée	
Entreprises en exploitation conjointe et participations	
Les immeubles d'entretien aéronautique, Ltée	
* Les hôtels associés (Bermudes), Ltée	
Autoport, Limitée	
Compagnie du chemin de fer de Chicago de ceinture de Chicago	
Compagnie de chemin de fer de Chicago et de l'Indiana occidental	
Les sciences informatiques, Canada, Ltée	
Compagnie du chemin de fer côtier Detroit et Toledo	
Compagnie du chemin de fer terminal de Detroit	
* Les Armateurs eurocanadiens, Ltée	
Halterm, Limitée	
** Intercast, S.A.	
La Compagnie des Chemins de fer Nationaux est en outre chargée d'exploiter les Chemins de fer du	
gouvernement canadien comme partie de son réseau.	
* Matiac Cargo, Limitée	
Les aménagements Métro Centre, Ltée	
Compagnie des Chemins de fer du nord de l'Alberta	
Les marchés publics, Ltée	
Compagnie du chemin de fer terminal de Shawinigan Falls	
Télesat Canada	
Compagnie du chemin de fer terminal de Toronto	
* Touram, Limitée	
* Venturix, Limitée	

naïres, d'une durée de deux jours, ont été organisées à l'intention du personnel féminin; neuf s'étaient déroulés au siège social et un dixième à Winnipeg quand l'année a pris fin. Le nombre des femmes employées sur les lignes canadiennes du CN est passé de 3 335 à 3 593, ce qui représente une augmentation de 7,7% et celui des femmes occupant des postes de commande, de 135 à 168, soit un accroissement impressionnant de 24%. On reconnaît néanmoins que le nombre de femmes dans les postes supérieurs est encore trop bas. L'intérêt pour les suggestions d'emplois au CN demeure constant et les résultats sont encourageants. En 1975, la gratification la plus élevée jamais offerte pour une suggestion a rapporté \$8 900 à ses auteurs, deux employés des ateliers principaux de Pointe-Saint-Charles. Ils ont proposé une méthode pour réparer les commutateurs des ateliers du CN, qui permettra à la Compagnie d'économiser environ \$36 000 annuellement. On signale une activité accrue durant l'année dans le domaine de la prévention des accidents et de la sécurité. Des programmes sur ordinateurs font ressortir, entre autres facteurs importants, les tendances en matière d'accidents, et les lieux particulièrement touchés. Des objectifs d'amélioration sont fixés et révisés périodiquement. Des cours de formation sur la prévention des accidents ont été dispensés dans tout le Réseau au profit des superviseurs. Ces initiatives et d'autres interventions ont permis de diminuer sensiblement la fréquence des accidents en 1975. Ainsi, le nombre des accidents ferroviaires par milliard de tonnes-milles brutes est passé de 10,07 en 1974 à 7,06 en 1975, ce qui représente une baisse de 29,9%.

Relations syndicales

Le 31 décembre 1975 expiraient les conventions collectives avec 36 878 employés non roulants, 9 383 agents

de trains et aides-mécaniciens et 12 883 membres de la Fédération des métiers d'ateliers représentés par les Syndicats associés des services ferroviaires. Des demandes de révision ont été présentées en octobre par les syndicats et les compagnies intéressées.

Les demandes syndicales les plus importantes portaient sur les hausses salariales, l'inclusion d'une clause d'indexation au coût de la vie dans les conventions collectives et certaines améliorations dans le domaine de la sécurité d'emploi, des pensions, des congés de maladie, des congés annuels et des avantages sociaux.

Quant aux propositions soumises par les compagnies, elles portaient sur la modification de certaines dispositions et sur un mode de traitement plus efficace des demandes supplémentaires et des demandes en provenance des régions.

A la fin de l'année, les négociations se poursuivaient avec les Syndicats associés des services ferroviaires et avec la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Cette dernière compte 3 087 membres qui ne font pas partie du groupe des Syndicats associés.

Les négociations étaient dominées par la Loi anti-inflation, son interprétation et l'application des dispositions qu'elle contient.

Des conventions collectives ont été conclues avec divers groupes d'employés des hôtels, des services maritimes et portuaires, et avec l'Association des policiers du CN.

Pensions de retraite

Les sommes engagées par la Compagnie en 1975 au poste des pensions atteignent \$109,2 millions au regard de \$94,4 millions en 1974.

Le 1^{er} janvier 1975, toutes les retraites prises au 31 décembre 1972, soit en vertu du régime de 1935, soit en vertu de celui de 1959, ont été majorées de

\$7 à \$12 par mois pour les retraités et de \$3,50 à \$6 pour les conjoints survivants.

Les séances de la Commission créée par le ministre fédéral du Travail pour enquêter sur les régimes de retraite des entreprises ferroviaires se sont déroulées tout au long de l'année et la Commission n'avait pas encore soumis son rapport au ministre à la fin de 1975.

A compter du 1^{er} janvier 1975, le taux des gains servant de base au calcul des pensions a été majoré de 1,5% à 2% pour les années comprises entre 1935 et 1955.

Mis à part les paiements faits en vertu du Régime de pensions du Canada, du Régime de rentes du Québec ou du «Railroad Retirement Act» des États-Unis, une somme globale de \$101,3 millions a été versée en 1975, en vertu des régimes de retraite du CN, aux retraités et ayants droit dont le nombre s'établissait l'an dernier à 39 120 personnes.

Un régime de retraite distinct, le «US 1975 Pension Plan», est entré en vigueur aux États-Unis le 1^{er} janvier 1975 et vise le personnel non syndiqué à l'emploi du Chemin de fer du Grand-Tronc (Quest), du Chemin de fer du Vermont Central, de la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et des agences hors-réseau du CN.

Comme l'exige la loi américaine, le nouveau régime de retraite pour les États-Unis dispose de ses propres administrateurs, d'un directeur administratif, d'un comité de place-

ments et d'un conseil des pensions ayant tous leurs bureaux à Detroit.

de \$94,4 millions en 1974.

Le 1^{er} janvier 1975, toutes les retraites prises au 31 décembre 1972, soit en vertu du régime de 1935, soit en vertu de celui de 1959, ont été majorées de

\$7 à \$12 par mois pour les retraités et de \$3,50 à \$6 pour les conjoints survivants.

Les séances de la Commission créée par le ministre fédéral du Travail pour enquêter sur les régimes de retraite des entreprises ferroviaires se sont déroulées tout au long de l'année et la Commission n'avait pas encore soumis son rapport au ministre à la fin de 1975.

A compter du 1^{er} janvier 1975, le taux des gains servant de base au calcul des pensions a été majoré de 1,5% à 2% pour les années comprises entre 1935 et 1955.

Mis à part les paiements faits en vertu du Régime de pensions du Canada, du Régime de rentes du Québec ou du «Railroad Retirement Act» des États-Unis, une somme globale de \$101,3 millions a été versée en 1975, en vertu des régimes de retraite du CN, aux retraités et ayants droit dont le nombre s'établissait l'an dernier à 39 120 personnes.

Un régime de retraite distinct, le «US 1975 Pension Plan», est entré en vigueur aux États-Unis le 1^{er} janvier 1975 et vise le personnel non syndiqué à l'emploi du Chemin de fer du Grand-Tronc (Quest), du Chemin de fer du Vermont Central, de la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et des agences hors-réseau du CN.

Comme l'exige la loi américaine, le nouveau régime de retraite pour les États-Unis dispose de ses propres administrateurs, d'un directeur administratif, d'un comité de place-

ments et d'un conseil des pensions ayant tous leurs bureaux à Detroit.

de \$94,4 millions en 1974.

Le 1^{er} janvier 1975, toutes les retraites prises au 31 décembre 1972, soit en vertu du régime de 1935, soit en vertu de celui de 1959, ont été majorées de

\$7 à \$12 par mois pour les retraités et de \$3,50 à \$6 pour les conjoints survivants.

Les séances de la Commission créée par le ministre fédéral du Travail pour enquêter sur les régimes de retraite des entreprises ferroviaires se sont déroulées tout au long de l'année et la Commission n'avait pas encore soumis son rapport au ministre à la fin de 1975.

A compter du 1^{er} janvier 1975, le taux des gains servant de base au calcul des pensions a été majoré de 1,5% à 2% pour les années comprises entre 1935 et 1955.

Mis à part les paiements faits en vertu du Régime de pensions du Canada, du Régime de rentes du Québec ou du «Railroad Retirement Act» des États-Unis, une somme globale de \$101,3 millions a été versée en 1975, en vertu des régimes de retraite du CN, aux retraités et ayants droit dont le nombre s'établissait l'an dernier à 39 120 personnes.

Un régime de retraite distinct, le «US 1975 Pension Plan», est entré en vigueur aux États-Unis le 1^{er} janvier 1975 et vise le personnel non syndiqué à l'emploi du Chemin de fer du Grand-Tronc (Quest), du Chemin de fer du Vermont Central, de la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et des agences hors-réseau du CN.

Comme l'exige la loi américaine, le nouveau régime de retraite pour les États-Unis dispose de ses propres administrateurs, d'un directeur administratif, d'un comité de place-

ments et d'un conseil des pensions ayant tous leurs bureaux à Detroit.

de \$94,4 millions en 1974.

Le 1^{er} janvier 1975, toutes les retraites prises au 31 décembre 1972, soit en vertu du régime de 1935, soit en vertu de celui de 1959, ont été majorées de

\$7 à \$12 par mois pour les retraités et de \$3,50 à \$6 pour les conjoints survivants.

Les séances de la Commission créée par le ministre fédéral du Travail pour enquêter sur les régimes de retraite des entreprises ferroviaires se sont déroulées tout au long de l'année et la Commission n'avait pas encore soumis son rapport au ministre à la fin de 1975.

A compter du 1^{er} janvier 1975, le taux des gains servant de base au calcul des pensions a été majoré de 1,5% à 2% pour les années comprises entre 1935 et 1955.

Mis à part les paiements faits en vertu du Régime de pensions du Canada, du Régime de rentes du Québec ou du «Railroad Retirement Act» des États-Unis, une somme globale de \$101,3 millions a été versée en 1975, en vertu des régimes de retraite du CN, aux retraités et ayants droit dont le nombre s'établissait l'an dernier à 39 120 personnes.

Un régime de retraite distinct, le «US 1975 Pension Plan», est entré en vigueur aux États-Unis le 1^{er} janvier 1975 et vise le personnel non syndiqué à l'emploi du Chemin de fer du Grand-Tronc (Quest), du Chemin de fer du Vermont Central, de la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et des agences hors-réseau du CN.

Comme l'exige la loi américaine, le nouveau régime de retraite pour les États-Unis dispose de ses propres administrateurs, d'un directeur administratif, d'un comité de place-

ments et d'un conseil des pensions ayant tous leurs bureaux à Detroit.

de \$94,4 millions en 1974.

Le 1^{er} janvier 1975, toutes les retraites prises au 31 décembre 1972, soit en vertu du régime de 1935, soit en vertu de celui de 1959, ont été majorées de

\$7 à \$12 par mois pour les retraités et de \$3,50 à \$6 pour les conjoints survivants.

Les séances de la Commission créée par le ministre fédéral du Travail pour enquêter sur les régimes de retraite des entreprises ferroviaires se sont déroulées tout au long de l'année et la Commission n'avait pas encore soumis son rapport au ministre à la fin de 1975.

A compter du 1^{er} janvier 1975, le taux des gains servant de base au calcul des pensions a été majoré de 1,5% à 2% pour les années comprises entre 1935 et 1955.

Mis à part les paiements faits en vertu du Régime de pensions du Canada, du Régime de rentes du Québec ou du «Railroad Retirement Act» des États-Unis, une somme globale de \$101,3 millions a été versée en 1975, en vertu des régimes de retraite du CN, aux retraités et ayants droit dont le nombre s'établissait l'an dernier à 39 120 personnes.

Un régime de retraite distinct, le «US 1975 Pension Plan», est entré en vigueur aux États-Unis le 1^{er} janvier 1975 et vise le personnel non syndiqué à l'emploi du Chemin de fer du Grand-Tronc (Quest), du Chemin de fer du Vermont Central, de la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et des agences hors-réseau du CN.

Comme l'exige la loi américaine, le nouveau régime de retraite pour les États-Unis dispose de ses propres administrateurs, d'un directeur administratif, d'un comité de place-

ments et d'un conseil des pensions ayant tous leurs bureaux à Detroit.

Les recettes provenant des services voyageurs et marchandises s'élèvent à \$16.1 millions, comparativement à \$14.0 millions en 1974. Les subventions gouvernementales se sont montées à \$95.1 millions, contre \$88.4 millions en 1974. Le tableau comparatif ci-dessous indique les résultats des années 1975 et 1974.

Recettes	1975	1974
Subventions gouvernementales	\$ 16.1	\$ 14.0
Revenu total	\$111.2	\$102.4
Dépenses totales	\$111.2	\$102.4

Les immobilisations touchant les «Autres revenus nets», s'élèvent à \$31.9 millions, contre \$12.9 millions en 1974. Ce chiffre comprend \$19.9 millions s'appliquant à la Tour CN, et \$12.0 millions correspondant à l'achat de 18% des actions de l'Euro-canadian Shipholdings Limited et de l'Intercast SA

La CANAC Consultants Limitée, filiale qui commercialise l'expérience technique acquise par le CN et l'Air Canada, a envoyé des équipes de techniciens et des experts-conseils en différentes régions du monde, opération qui s'est révélée lucrative. Le programme de gestion des chemins de fer de la Zambie, l'un des premiers et des plus importants qu'ait entrepris la CANAC, a été mené à bien en 1975. Toutefois, la CANAC continuera à œuvrer en Zambie dans le cadre d'un nouvel accord intervenu avec l'Agence canadienne de développement international.

Parmi les programmes entrepris au cours de l'année, notons la désignation d'une équipe chargée d'étudier la décentralisation de la société des chemins de fer Est-Africains, la nomination d'une équipe de 23 personnes affectée à une étude en profondeur sur les Chemins de fer fédéraux du Brésil et, au Canada, de nouvelles recherches pour le compte

de la Quebec Cartier Mining Company. D'autres projets ont été poursuivis ou menés à terme au Brésil, en Guinée, à la Jamaïque, au Bangladesh, dans les Iles-du-Vent, en Tanzanie et en Nouvelle-Guinée.

	1975	1974
Un accord-type en vertu duquel la CANAC accorde une aide technique à l'Agence canadienne de développement international est entré en vigueur au cours de l'année. Cet accord général d'un an est renouvelable pendant cinq ans au maximum.		
Domaine. Ce secteur s'est avéré rentable, une fois de plus, et le CN continue à mettre l'accent sur la mise en valeur méthodique et réfléchie de terrains en milieu urbain.		
A Montréal, des experts-conseils ont été engagés pour faire une étude de faisabilité portant sur le développement des secteurs du triage Bonaventure et de la Gare Centrale dans le centre-ville. Cette étude a pour but de rechercher la meilleure utilisation possible du terrain tant sur le plan du développement urbain que sur celui de la rentabilité.		
On a terminé une étude portant sur l'utilisation de terrains de plus de 100 acres, à Sainte-Foy (Québec), où sont situées une gare voyageurs ainsi que d'autres installations ferroviaires. Des négociations portant sur la mise en valeur d'une aire portuaire de quelque 5 acres à Cobourg (Ontario) sont en cours. A Winnipeg et à Edmonton, études et négociations se poursuivent en vue de réaménager les installations ferroviaires de ces villes pour en faire des centres commerciaux modernes.		

Commissions d'enquête

Au cours du dernier exercice, la Compagnie a collaboré activement aux travaux des commissions Hall et Snavey, mandatées respectivement pour l'examen des conditions de transport des céréales et des coûts relatifs à ce transport. Dès l'ouverture des séances publiques de la commission Hall, le Président a présenté le point de vue du CN. La Compagnie a également préparé et fourni à la commission Snavey des statistiques pouvant l'aider à établir tout ce qu'il en coûte au chemin de fer pour acheter les céréales entre les provinces des Prairies et les divers centres d'exportation.

Le CN a poursuivi sa collaboration avec le ministère des Transports qui révisait sa politique nationale, notamment en ce qui a trait au transport des céréales, aux tarifs «Crownsnest», aux projets de développement régionaux et à l'exploitation des trains de voyageurs.

Effectif de la Compagnie

L'effectif du CN comptait en moyenne 82 256 employés en 1975, contre 84 246 en 1974. Le salaire annuel moyen par employé atteignait \$13 776 contre \$12 413 durant l'exercice précédent. Ces chiffres ont été obtenus au moyen d'une nouvelle méthode de calcul de l'effectif, en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 1975, qui rend mieux compte des heures de travail effectives que la méthode utilisée précédemment.
Des progrès notables ont été enregistrés en 1975 dans la mise en application d'un programme visant à accorder des droits égaux et des chances égales aux femmes employées du CN. Cinquante-huit séminaires d'un jour ont eu lieu, d'un bout à l'autre du Réseau, pour attirer l'attention des superviseurs sur les aspirations des femmes employées et sur la contribution qu'elles sont susceptibles de fournir. D'autres sémi-

Hôtels

Les bénéfices de l'exploitation hôtelière s'élèvent à \$3.6 millions avant intérêt, ce qui représente une diminution de \$0.8 million sur 1974.

Le tableau comparatif ci-dessous indique le revenu net des hôtels exploités par le CN et celui des hôtels exploités par Hilton, en 1974 et en 1975.

Exploitation CN		Exploitation Hilton	
Recettes	\$31.2	Recettes	\$46.8
Dépenses	30.3	Dépenses	44.1
Revenu net	\$ 0.9	Revenu net	\$ 3.6
1975		1974	
\$29.4		\$4.4	
Total du revenu net		Total du revenu net	

L'augmentation du revenu des hôtels exploités par le CN provient principalement du contrôle exercé sur les dépenses ainsi que de l'augmentation du prix des chambres et des menus. Le bénéfice net de l'hôtel Vancouver, exploité par Hilton, a été de \$0.2 million, soit une diminution de \$0.4 million sur 1974, et celui de l'hôtel Reine Elizabeth, de \$2.6 millions, soit une diminution de \$0.4 million sur 1974. Le bénéfice des restaurants de la Place Ville-Marie a diminué de \$0.1 million par rapport à 1974. Les dépenses en immobilisations se sont élevées à \$4.2 millions en 1975.

La conjoncture économique défavorable s'est traduite par une baisse de 12.2% du tonnage transporté et une diminution du revenu d'exploitation.

Revenu net	\$ 6.6	Revenu net	\$ 4.4
Autres revenus	3.3	Autres revenus	0.6
Revenu net d'exploitation	3.3	Revenu net d'exploitation	3.8
Dépenses	65.6	Dépenses	64.2
Recettes	\$68.9	Recettes	\$68.0
1975		1974	

L'exploitation des treize entreprises autonomes de camionnage du CN s'est traduite par un revenu net, avant intérêt, de \$6.6 millions, comparativement à \$4.4 millions en 1974. Cette augmentation est attribuable pour une large part à la vente de certains biens torontois dont le montant est compris dans les autres revenus indiqués au tableau ci-dessous:

Sont également inclus dans ce poste les recettes et versements en provenance du gouvernement fédéral pour l'exploitation des Services maritimes de l'Est du Canada. Comme ces paiements représentent le remboursement au CN des pertes enregistrées, ils n'affectent pas le revenu net.

Ces pertes ont été partiellement compensées par l'augmentation du profit tiré des opérations en devises américaines.

Cette régression de \$14.3 millions s'explique notamment par une diminution des ventes de terrains, la suppression des services de la Compagnie de Navigation Nationale du Canada, liée à la vente du "Prince George", une diminution des intérêts perçus et une baisse de la part du revenu provenant des entreprises en exploitation conjointe.

Les éléments constituant les autres revenus nets accusent, en 1975, une perte de \$1.2 million, alors qu'un profit de \$13.1 millions avait été enregistré en 1974.

Autres revenus nets

En 1975, les dépenses en immobilisations se sont élevées à \$7.1 millions, dont \$4.1 millions ont été affectés aux remplacements de matériels.

Société du Grand-Tronc

Le secteur de la Société du Grand-Tronc rassemble les résultats d'exploitation de trois filiales: la Compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc (Ouest), le Chemin de fer du Vermont Central, Inc. et la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique. Le tableau ci-dessous indique les principaux résultats d'exploitation de la Société du Grand-Tronc pour 1975 et 1974:

Revenu net	\$ 3.5	\$ 7.1
Autres revenus	2.3	2.9
Revenu net de l'exploitation ferroviaire	1.2	4.2
Dépenses de l'exploitation ferroviaire	144.7	137.0
Recettes de l'exploitation ferroviaire	\$145.9	\$141.2
	1975	1974

Télécommunications

Le bénéfice net des Télécommunications se chiffre à \$22.8 millions, soit \$4.6 millions de plus qu'en 1974.

Voici un tableau comparatif des deux exercices:

Recettes	\$115.3	\$102.0
Dépenses	93.3	84.1
Revenu net de l'exploitation	22.0	17.9
Autres revenus	0.8	0.3
Revenu net	\$ 22.8	\$ 18.2

En dépit du ralentissement économique, la demande de services s'est accrue et l'extension des installations s'est poursuivie. Les dépenses en immobilisations se sont élevées à \$42.2 millions dont 81 % ont été consacrées aux installations. Dans ce montant sont compris \$10.1 millions pour l'équipement radio et micro-onde; \$12.7 millions pour l'extension des installations téléphoniques dont \$4.7 millions pour le central d'interurbain informatisé de Gander (T.-N.); En 1975, la Commission canadienne des transports a autorisé les TCN à augmenter les tarifs de téléphone dans le nord de la Colombie-Britannique, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. La CCT a aussi approuvé la hausse des redevances de matériel et du tarif des communications télé.

La différence de \$3.6 millions entre le revenu net de 1974 et celui de 1975 comprend la somme de \$1.2 million représentant la dette fiscale, pour 1973 et 1974, de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company appartenant dans une proportion de 50% au Grand-Tronc (Ouest). En 1975, les immobilisations se sont élevées à \$11.3 millions contre \$11.1 millions l'année précédente.

voitures actuellement en service, 10% seulement ont moins de 20 ans, 68% ont de 21 à 30 ans, 8% de 31 à 39 ans, et 14% ont 40 ans ou plus.

Les immobilisations nécessaires à l'acquisition en quantité suffisante de nouveaux matériels voyageurs sont commercialement impossibles; aussi, à la fin de l'année, aucune commande n'avait été passée. Toutefois, à la suite de l'annonce faite par le gouvernement fédéral d'un programme d'amélioration des services de transport voyageurs par fer, des pourparlers ont été engagés pour l'achat de nouveaux matériels.

Les montants investis dans les lignes canadiennes en 1975 se sont élevés à \$363,8 millions contre \$211,9 millions en 1974. Ce chiffre comprend \$135,7 millions consacrés au matériel roulant commandé les années précédentes et livré au cours de l'exercice.

Les lignes canadiennes ont pris possession de 3 838 wagons, dont 2 709 achetés et 1 129 loués. Ce matériel ne comprend pas les 672 wagons-trémiels couverts fournis par le gouvernement fédéral pour le transport des céréales. Le parc de locomotives s'est enrichi de 140 unités dont 108 achetées et 37 louées.

Parmi les dépenses engagées en 1975, citons \$185,2 millions affectés à l'amélioration de la voie et d'autres installations, principalement en raison de l'accroissement du trafic dans l'Ouest du Canada. De ce chiffre, \$62,5 millions ont été consacrés à la pose de 658 milles de rails neufs; \$23,8 millions au renouvellement du ballast et des traverses; \$8,4 millions au doublage de la voie principale entre Winnipeg et Portage-la-Prairie; \$1,3 million à la subdivision d'Edson entre Bissell et Spruce Grove (Alb.); \$2,7 millions à l'agrandissement d'un triage à Port Mann (C.-B.); \$1,2 million à l'amélioration des ateliers diesels à Winnipeg; et \$3,1 millions

à la construction de nouveaux ateliers de matériel remorqué à Melville (Sask.).

Au titre de la Loi sur les chemins de fer, les lignes canadiennes ont reçu, en compensation, une subvention représentant jusqu'à 80% des pertes résultant de l'exploitation de services voyageurs, ainsi que des subventions pour l'exploitation de lignes secondaires déficitaires et le transport des céréales vers l'Atlantique et les Maritimes.

Ces subventions, qui sont intégrées aux recettes de l'exploitation, ont atteint en 1975 un total de \$159,7 millions, soit une hausse de \$35,2 millions ou 28,3%. N'est pas comprise dans les recettes courantes la somme de \$151,7 millions applicable à l'exercice précédent. Le tableau ci-dessous donne le détail des subventions reçues:

Subvention applicable à l'exercice	Subvention comprise dans les recettes de 1975	Subvention comprise dans les recettes de 1974
Services voyageurs	\$122,6	\$113,0
Lignes secondaires	32,9	41,3
Transport des céréales vers l'Atlantique et les Maritimes	4,2	4,3
Palements normaux:		
Exercice précédent	(6,9)	
Exercice en cours		(14,9)
	\$159,7	\$124,5

Effectifs. Les lignes canadiennes compétaient un effectif moyen de 67 287 employés contre 68 746 en 1974, soit 1 459 employés ou 2,1% de moins. En décembre 1975, l'effectif reflétait une baisse de 7,3% par rapport à la même période l'année précédente. Cette réduction progressive est attribuable à la diminution de la charge de travail. Le nombre d'heures supplémentaires effectuées a aussi été réduit de 25%. En 1975, le salaire annuel moyen était de \$13 773, soit une hausse de \$1 295 ou 10,4% par rapport à l'année précédente.

politique qui tient compte de certaines propositions nées des efforts conjugués des organismes susmentionnés et qui constitue une façon rationnelle d'aborder les problèmes que pose de nos jours la fourniture d'un service de transport ferroviaire adéquat et économique au pays. Il reste à espérer que la Commission canadienne des transports sera bientôt en mesure d'identifier les besoins réels des Canadiens en cette matière.

Le service de marketing voyageurs et la Société de Logistique Canalg Limitée, filiale du CN, ont amorcé l'étude d'un service expérimental de liaison ferroviaire améliorée à grande vitesse entre Québec, Montréal et Windsor via Toronto. On envisage également la possibilité d'établir un service expérimental Montréal-Québec qui exigerait probablement une collaboration entre le CN et CP Rail.

En outre, le CN et CP Rail évaluent la possibilité d'une utilisation commune de bureaux de billets, de matériels et de diverses installations dans les grandes villes du pays où les gares sont exploitées conjointement.

Ces projets visent l'établissement de services voyageurs viables, qui se traduirait par la réalisation d'économies appréciables pour le contribuable et qui permettrait aux chemins de fer de ne plus compter autant sur les subventions du gouvernement. Ce qui empêche surtout le CN d'offrir actuellement un bon service et d'envisager certaines améliorations, c'est la pénurie de plus en plus alarmante de matériel moderne, tant en exploitation qu'en commande. Au 1^{er} janvier 1976, le CN comptait 783 voitures voyageurs, y compris trois rames Turbo de neuf voitures en état de service, soit une diminution de 106 unités par rapport à janvier 1970. Le retrait des voitures devenues inutilisables doit se poursuivre, et l'on prévoit que le parc ne comptera plus qu'environ 700 véhicules à la fin de 1976. Des

augmentation de 6,3%. Ce résultat est attribuable à une augmentation du trafic de groupage sur long par-cours ainsi qu'à certains redressements de tarifs. Les transports de containers import-export ont enregistré une baisse de recettes de 4,3%, principalement à cause des conditions économiques mondiales défavorables à ce genre de trafic.

Les recettes messageries se sont chiffrées à \$1 14,4 millions, soit une augmentation de 9,7% sur 1974. La nouvelle taxe minimale s'appliquant à chaque colis a favorisé une plus grande homogénéité dans la composition du trafic, en plus d'accroître la productivité de façon sensible, améliorant ainsi la participation nette des messageries. La grève des postiers du Canada et celle des camionneurs du Québec ont temporairement grossi notre trafic et ce surplus n'a pesé que très peu dans le plateau des dépenses d'exploitation, en raison des économies réalisées à ce dernier chapitre.

Les services voyageurs, services de banlieue compris, ont accusé l'an dernier 9,9 millions de voyageurs comparativement aux 11,6 millions de 1974, ce qui représente une baisse de 14,7%. Malgré cette baisse attribuable au ralentissement général de l'activité économique, le nombre de voyageurs transportés est relativement élevé, ce qui prouve que le train demeure un mode de transport important dans notre monde moderne. Les recettes, s'élevant à \$78,2 millions, soit une baisse d'à peine 0,5% par rapport à 1974 où elles avaient été les plus élevées depuis 1967, sont quand même très inférieures aux frais d'exploitation.

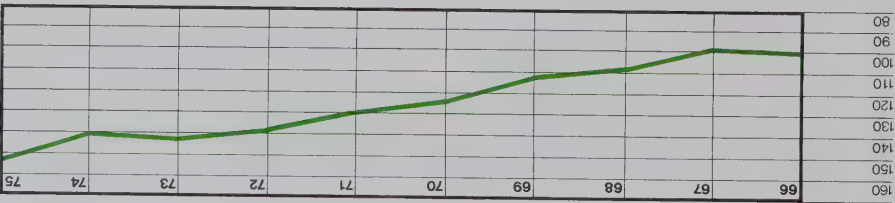
Depuis plusieurs années, le CN, le ministère des Transports, et CP Rail, visant l'amélioration des services voyageurs par fer au Canada. Récemment, le ministre a dévoilé une nouvelle politique en cette matière,

Malgré cette amélioration du rendement, les dépenses d'exploitation des lignes canadiennes ont augmenté de \$178,2 millions, ou 12,1%, par rapport à 1974. Cette augmentation est presque entièrement due à l'inflation. Abstraction faite du caractère des matières premières et des autres frais, les dépenses relatives au transport et à l'entretien, exprimées en dollars constants, ont diminué de \$52,8 millions.

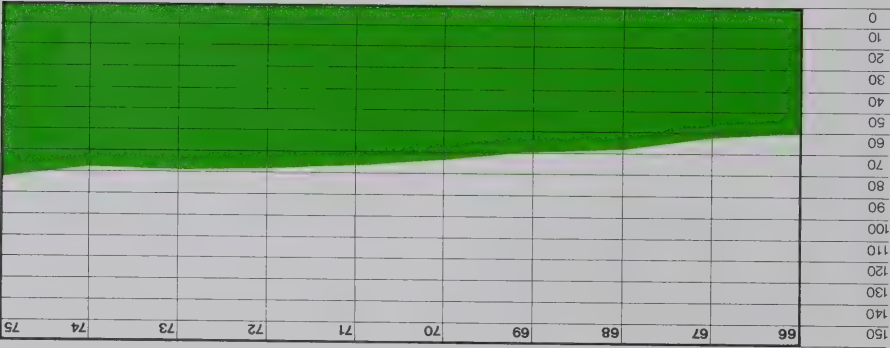
L'éventail des transports de marchandises effectués au cours de l'année reflète les changements enregistrés sur le marché mondial par certaines catégories importantes de produits d'exportation, de même que la récession et certains problèmes de main-d'œuvre. Des gains ont été réalisés par les exportations de produits se rattachant à l'énergie: charbon, mazout et produits d'origine pétrolière. Les transports de charbon ont augmenté de 37,1% par rapport à 1974, du fait de l'accroissement des expéditions à destination du Japon. Le trafic des céréales a fléchi au début de l'année à cause d'une grève de six semaines chez les manutentionnaires, mais il a enregistré une reprise au cours des mois suivants, marquant une augmentation de 4,7% par rapport à l'année précédente. Une forte baisse dans les transports de produits forestiers a résulté de grèves prolongées dans cette industrie et d'un fléchissement de la demande. Les tonnages ont baissé de 17,1% pour le souffre et de 19,1% pour la potasse par suite d'un affaiblissement de la demande mondiale d'engrais. Pour ce qui est des produits métallurgiques, la conjoncture économique, les tonnages ont baissé de 27,4%.

Services intermodaux. En dépit du ralentissement de l'économie, les services intermodaux du CN ont continué à bénéficier des faveurs de la clientèle: les recettes se sont élevées à \$126,2 millions, soit une

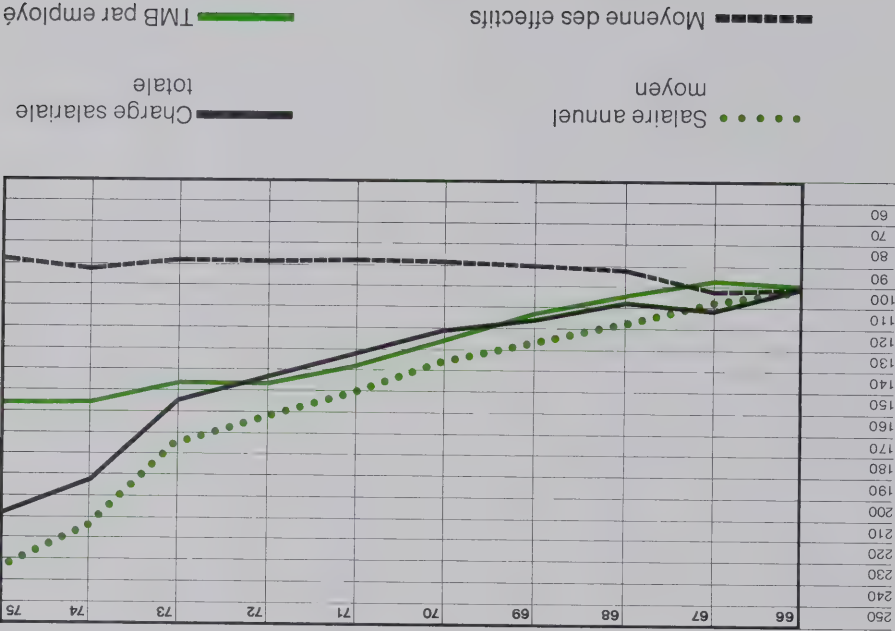
1. Charge brute par train —
année de référence: 1966



2. Tonnes-milles brutes
par heure de train — en milliers



3. Effectifs et charge salariale —
année de référence: 1966



La répartition des recettes de l'ex-ploitation ferroviaire en 1974 et 1975 fait l'objet du tableau comparatif suivant.		1975		1974	
Services marchandises		\$ 1 069,3	—	\$1 069,3	\$1 050,1
Montant autorisé: blocage des tarifs		—	—	71,6	71,6
Services intermodaux		126,2	114,4	104,3	118,7
Messageries		78,2	7,7	6,2	78,6
Services voyageurs		7,7	159,7	124,5	6,2
Autres services		159,7	—	—	—
Subvention — Loi sur les chemins de fer		159,7	—	—	—
		\$1 555,5	\$1 482,4	\$1 555,5	\$1 482,4

canadiennes. Des locomotives et des wagons ont été remisés et une utilisation plus efficace a été faite du matériel resté en service. Les travaux d'entretien ont diminué proportionnellement à la baisse du volume de trafic. Comme indiqué précédemment, le personnel d'administration et d'exploitation a été réduit progressivement au cours de l'année. La réduction systématique des effectifs, du matériel en service et des travaux d'entretien a permis de réaliser une amélioration marquée du rendement. En termes de charge brute par train, — c'est-à-dire selon le poids des marchandises transportées par chaque train, — la productivité s'est accrue de façon constante ces dernières années et, ci-contre, un rendement record a été obtenu en 1975. La même amélioration est illustrée par le graphique 2 donnant les tonnes-milles brutes par heure de train, ainsi que par la ligne du graphique 3 indiquant les tonnes-milles brutes par employé.					
Le tonnage transporté — exprimé en tonnes-milles commerciales — qui manifestait une hausse constante ces dernières années, est tombé par suite de la récession. En 1975, les transports de marchandises en wagons complets ont enregistré une baisse de 3,3%, ce qui représente une diminution marquée de recettes. Une grève illégale des mécaniciens de locomotive, au début de l'année, et d'autres grèves survenues en diverses parties du pays, notamment dans l'industrie forestière, ont contribué également à réduire le chiffre d'affaires des lignes canadiennes. Des recettes supplémentaires de \$73,1 millions ont été enregistrées par l'exploitation ferroviaire au Canada, principalement à cause de tarifs accrus, mais cette augmentation est loin d'avoir contrebalancé l'inflation des coûts. Malgré la réduction des effectifs qui atteignait 7,3% à la fin de l'exercice, la charge salariale des lignes canadiennes s'est accrue de \$116,9 millions en raison d'augmentations de salaires, et les charges de retraite se sont accrues de \$13,6 millions. Les matériaux et fournitures affectés à l'exploitation des lignes canadiennes ont entraîné une dépense supplémentaire de \$92 millions en 1975. Le tableau comparatif suivant donne les résultats de l'exploitation ferroviaire en 1974 et en 1975. Face à la baisse de trafic survenue en 1975, des mesures énergiques ont été prises pour comprimer les frais d'exploitation et d'entretien des lignes					
1975		1974			
\$1 555,5		\$1 482,4			
1 648,0		1 469,8			
\$ (92,5)		\$ 12,6			
Revenu net (perte)					

Dans le présent rapport, la rubrique Chemins de fer — Lignes canadiennes, groupe les trafics suivants enregistres sur les lignes du Canada: wagons complets, services intermodaux, messageries et services voyageurs.

Les résultats d'exploitation pour 1975 et 1974, dans les six grands secteurs d'activité du CN, figurent au tableau comparatif ci-dessous.

1974	1975	Chemins de fer — Lignes canadiennes
\$12.6	\$ (92.5)	Société du Grand-Tronc
7.1	3.5	Télécommunications
18.2	22.8	Hôtels
4.4	3.6	Entreprises de camionnage
4.4	6.6	Autres revenus nets
13.1	(1.2)	Revenu net (perte) avant intérêt de la dette
59.8	(57.2)	Total des charges financières
97.5	110.9	Déficit de l'exercice
37.7	168.1	Subvention — Loi sur les chemins de fer — reçue en cours d'exercice, au titre de l'exercice précédent
—	151.7	Déficit
\$37.7	\$ 16.4	

Lignes canadiennes

Au début de l'exercice, les tarifs ferroviaires de marchandises étaient anormalement bas, par suite d'un blocage général qui durait en fait depuis 36 mois. Des augmentations conçues de manière à amener les tarifs marchandise canadiens à des niveaux convenables, étaient entrées en vigueur au début de l'année, mais avaient été réduites aussitôt par la Commission canadienne des transports. Les chemins de fer en appelèrent devant les tribunaux et obtinrent gain de cause:

Le gouvernement a accueilli favorablement, en 1975, une demande préalable, en 1975, pour que les versements dus à la Compagnie en vertu de la Loi sur les chemins de fer soient faits sur une base courante. Apparaissent, les versements au titre d'une année donnée n'étaient reçus que l'année suivante, ou même plus tard, et étaient comptabilisés lors de l'encaissement comme recettes de l'année en cours.

Pour 1975, ces versements ont été inclus dans la comptabilité d'exercice. Le versement reçu en vertu de la Loi sur les chemins de fer au titre de l'année 1974 (\$151.7 millions) a été exclu des recettes de 1975 et est indiqué séparément au tableau revenu et déficit consolidés.

Six secteurs d'activité

Comme par les années passées, les résultats sont répartis entre six secteurs d'activité qui ne correspondent pas exactement à ceux de la structure entrée en vigueur en 1976.

Ce résultat décevant s'explique principalement par l'incidence, sur les transports marchandises du CN, des conditions économiques difficiles et exceptionnelles qui ont prévalu durant toute l'année 1975.

Par suite de la récession, le trafic ferroviaire a accusé une tendance inverse à celle des années précédentes; tombé en dessous du niveau atteint en 1974, il est resté considérablement en deçà de la légère augmentation escomptée. En même temps, les frais d'exploitation ont continué de monter à cause de l'inflation.

La baisse du trafic, l'inflation et l'effet produit par le blocage des tarifs imposé précédemment ont été compensés quelque peu par des augmentations dans les tarifs marchandises et des améliorations marquées de la productivité, mais sont loin d'avoir été neutralisés. En conséquence, les transports par fer au Canada, qui dans une large mesure déterminent l'ensemble des résultats d'exploitation de la Compagnie, se sont soldés par une perte financière substantielle en 1975. Les télécommunications, par contre, ont montré une amélioration qui s'explique en grande partie comme la conséquence des immobilisations effectuées ces dernières années et de la demande soutenue dont ces services ont bénéficié.

Dans les autres secteurs, on constate une baisse des résultats par rapport à 1974, sauf pour les transports routiers qui accusent un revenu net supérieur, grâce surtout à la vente de certains biens.

Les charges financières ont augmenté sensiblement. Les intérêts nets sur la dette à long terme du Réseau se sont élevés à \$96.5 millions, soit une augmentation de \$6.8 millions par rapport à 1974. L'intérêt sur les emprunts à court terme nécessités par les opérations courantes et les immobilisations durant l'exercice s'est élevé à \$14.4 millions, soit une augmentation de \$6.6 millions.

Vue d'ensemble

Le CN s'est bien acquitté de son rôle d'entreprise canadienne, sur le plan intérieur comme sur le plan international, en fournissant une énorme quantité de services au cours de l'année difficile qui vient de se terminer. Il faut reconnaître que le résultat financier d'ensemble est déconcertant. Néanmoins, la Compagnie s'est acquittée avec efficacité de sa tâche principale, la plus importante au point de vue national: l'acheminement en volumes considérables des marchandises que le Canada importe et exporte et de celles, de plus en plus nombreuses et variées, qui sont produites et distribuées à l'intérieur du pays. L'exploitation ferroviaire du CN au cours de l'année s'est soldée par le transport de 108 millions de tonnes de marchandises en wagons complets. Ce chiffre représente une baisse de 8,7% par rapport au volume record de l'année précédente, mais le transport d'une telle masse constitue une réalisation remarquable et un apport substantiel à la puissance économique de la nation.

La Compagnie a continué de fournir de bons services de trains voyageurs à des millions de Canadiens, de développer ses services routiers, intermodaux et de messageries, d'accroître ses services intérieurs et internationaux de télécommunications, et de pousser son activité en ce qui a trait aux hôtels, au domaine, à la consultation internationale et à une variété d'autres secteurs utiles et profitables.

Résultats

Le déficit au 31 décembre 1975 s'élève à \$16,4 millions, comparativement à \$37,7 millions au 31 décembre 1974. L'établissement du montant de ce déficit tient compte de la subvention de \$151,7 millions versée en vertu de la Loi sur les chemins de fer et reçue en cours d'exercice au titre de l'exercice précédent. Le déficit de l'exercice, qui ne fait pas état de cette subvention, se chiffre à \$168,1 millions.

1973 fut levé à la fin de 1974, ce qui permit à la Compagnie de hausser certains tarifs marchandises. Toutefois, comme on n'avait pu procéder à un redressement général des tarifs pendant les 36 mois qui précéderaient le 1^{er} janvier 1975, les augmentations autorisées durant se firent à partir de tarifs relativement bas. Le CN estime que le blocage lui a coûté quelque \$42 millions de recettes.

Parmi les autres pertes subies, notons celles que représentent les différents services déficitaires fournis dans l'intérêt du public en diverses régions du pays, les lignes de banlieue et les transports de céréales à exporter. Dans son programme pour 1976 et les années subséquentes, le CN se propose d'obtenir l'élimination de telles contraintes.

Les remaniements administratifs en cours reposent sur la conviction qu'il est dans l'intérêt et du Canada et du CN que la Compagnie puisse s'administrer sur une base commerciale. Regardant vers l'avenir, la Compagnie estime que la nécessité d'appliquer ce principe commercial se fera de plus en plus pressante; c'est dans cette optique qu'une étape importante a été franchie grâce au programme de restructuration mis en œuvre le 1^{er} janvier 1976.

Ce programme prévoit l'établissement de cinq divisions d'exploitation destinées à encadrer les principales activités commerciales de la Compagnie et met l'accent sur la notion de "centre de profit", l'un des principes de la gestion des affaires. L'objectif est de simplifier l'administration et d'améliorer l'efficacité et la rentabilité des divers secteurs d'activité.

L'on considère cette réorganisation comme particulièrement appropriée au rôle que doit jouer le CN, entreprise commerciale devenue trop importante et diversifiée pour tirer avantage d'une administration centralisée. Les changements en cours sont destinés à doter notre société de la souplesse

qui lui est nécessaire pour s'adapter aux fluctuations du marché et à la situation financière. Cette restructuration doit également permettre au CN de jouer un rôle plus efficace dans l'application de la politique du Gouvernement en matière de transport — notamment des programmes relatifs aux services ferroviaires de voyageurs annoncés en février 1976. Dans le climat économique et politique actuel, la situation de société à but lucratif n'est nullement incompatible avec celle de société devant servir l'intérêt public. En fait, l'efficacité commerciale ne peut que renforcer la capacité du CN à fournir les services publics qu'on exige de lui, de la manière la plus satisfaisante et la plus rentable possible.

Une parfaite efficacité dans tous les domaines de l'exploitation et une politique de compression des dépenses sont absolument nécessaires si le CN veut faire face aux difficultés de l'avenir immédiat. Les économistes ont prédit que la récession et l'inflation qui sévissent depuis 1974 allaient faire place à une reprise en 1976; la situation se redresse toutefois à un rythme lent et incertain. Dans ces conditions, il est obligatoire pour le CN de continuer à réduire les prix de revient, à accroître la productivité et à augmenter les recettes tout en respectant le programme anti-inflationniste du Gouvernement.

Pour les mêmes raisons, il est essentiel que le CN s'assure auprès des autorités et organismes compétents le plein dédommagement des pertes entraînées par les services non rentables maintenus dans l'intérêt du public.

Au sein du Conseil d'administration, Monsieur R. A. Bandeen, président- la nomination, le 1^{er} janvier 1976, de Yves Pratte le 1^{er} décembre 1975 et

directeur général du CN.

Le 31 mars 1976.

R. A. Bandeen, D. Ph.



Le Président-directeur général,

Pierre Taschereau, C.R.



Le Président du conseil,

L'année 1975 s'est avérée particulièrement active. La Compagnie a pris de nouvelles orientations, assumé de nouvelles fonctions et pris des décisions difficiles. Si les résultats financiers se révèlent décevants, il n'en reste pas moins que les hommes et les femmes qui composent le CN ont apporté leurs connaissances, leurs compétences et leur expérience à l'exploitation efficace d'une grande entreprise de transport et de communications dont la contribution est essentielle à la vie de la nation. Le Conseil d'administration reconnaît la valeur de leurs efforts et tient à les en remercier.

Au cours de l'année enfin, le Conseil d'administration a mis sur pied un Comité de Vérification destiné à le secondar dans l'exécution de ses tâches.

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1975.

La situation financière et les résultats d'exploitation reflètent les conditions économiques anormales et défavorables qui ont affecté le pays tout entier. La croissance économique du Canada a en effet connu un ralentissement marqué. En termes de produit national brut, la production réelle de biens et de services n'a augmenté que de 0.2%, ce qui représente le pourcentage le plus bas depuis 21 ans. L'indice de la production industrielle, qui mesure la production des biens, accuse une baisse de 4.8%, la plus sensible depuis 1946. Malgré cet important recul de l'économie du pays, et le taux de chômage élevé qui en est la conséquence, la hausse des salaires et des prix n'a cessé de s'accélérer. C'est là une situation nouvelle que connaissent aussi d'autres pays industrialisés.

C'est dans ces conditions que le trafic marchandises — qui constitue notre principale activité commerciale — a connu un fléchissement très prononcé, tandis que les prix et les salaires continuaient de monter.

Grâce à l'augmentation de certains tarifs marchandises et à la suite d'efforts visant à accroître la productivité, le CN a réussi à augmenter de 5% les recettes de l'exploitation ferroviaire — résultat insuffisant pour tant pour contrebalancer l'inflation; l'exercice se traduit en effet par des pertes nettes de l'exploitation ferroviaire, les premières depuis 1962.

Outre ceux de la conjoncture défavorable, le CN a continué de subir les effets restrictifs de certaines lois et d'autres contraintes qui ont pesé sur les recettes. Le blocage des tarifs marchandises imposé au début de

- P. Taschereau, C.R.,** Président
- R. A. Bandeen, D. Ph.,** Président-directeur général
- C. F. Armstrong,** Vice-président, Région des Montagnes, Edmonton
- W. H. Bailey,** Vice-président, Achats et magasins
- D. W. Blair,** Vice-président, Région de l'Atlantique, Moncton
- J. H. Burdakin,** Président, Société du Grand-Tronc, Détroit
- C. T. Cameron,** Vice-président, Personnel et relations syndicales
- G. C. Campbell,** Vice-président, Marketing voyageurs
- J. L. Cann,** Vice-président, Exploitation et entretien
- J. G. Cormier,** Vice-président, Relations publiques
- W. R. Corner,** Vice-président
- J. Cunningham,** Trésorier
- J. M. Duncan,** Vice-président, Contenteux
- J. C. Gardiner,** Vice-président
- J. Gratiwick,** Vice-président, Recherche et développement
- A. H. Hart, C.R.,** Vice-président senior, Vancouver
- K. E. Hunt,** Vice-président, Région des Grands-Lacs, Toronto
- A. J. Kühr,** Directeur général, Télécommunications, Toronto
- George Lach,** Vice-président, Adjoint au Président du Conseil et Secrétaire général
- R. R. Latimer,** Vice-président et Directeur général, CN Rail
- R. E. Lawless,** Vice-président, Marketing marchandises
- J. W. G. Macdougall, O.B.E., C.R.,** Vice-président exécutif et Président de Canac Consultants Limitée
- Y. H. Masse,** Vice-président, Camionnage et Messageries CN
- W. D. Piggoit,** Vice-président, Affaires générales
- J. H. Richer,** Vice-président senior
- J. F. Roberts,** Vice-président, Région du Saint-Laurent, Montréal
- J. H. Spicer,** Vice-président, Affaires générales
- S. D. H. Thomas,** Contrôleur
- J. L. Toole,** Vice-président, Administrateur délégué, Division des investissements du CN
- A. R. Williams,** Vice-président, Région des Prairies, Winnipeg

* Membre du Comité de vérification
des comptes



D. A. Anderson, C.R.
Toronto



R. A. Bandeen, D. Ph.
Montréal
(depuis le 1^{er} janvier 1976)



Austin E. Hayes
Halifax



J. S. Hinds
Sudbury



L. C. L. Jolivet
Vancouver



C. Kroft
Winnipeg



*** Pierre Des Marais II**
Montréal



André Monast, C.R.
Québec



H. C. Pinder
Saskatoon



*** Ewart A. Pratt**
Saint-Jean (T.-N.)



Yves Pratte, C.R.
Montréal
(jusqu'au 1^{er} décembre
1975)



*** Pierre Taschereau, C.R.**
Montréal



W. J. Vancise
Regina

Tableau financier et statistique des cinq dernières années

Dans le présent tableau comme dans le texte du rapport, tous les montants, sauf le salaire annuel moyen, sont exprimés en millions de dollars.

	1975	1974	1973	1972	1971
Exploitation					
Recettes de l'exploitation ferroviaire	\$ 1 812.6	\$ 1 726.0	\$ 1 400.8	\$ 1 257.1	\$ 1 140.8
Depenses de l'exploitation ferroviaire	1 903.9	1 709.2	1 385.2	1 233.2	1 119.5
Charges financières totales	110.9	97.5	71.8	67.0	68.9
Déficit de l'exercice	168.1	37.7	21.3	17.8	24.3
Déficit	16.4	37.7	21.3	17.8	24.3
Situation financière en fin d'exercice					
Actif à court terme	551.0	489.6	389.5	303.7	283.4
Fonds de roulement (insuffisance)	(4.0)	(5.5)	(17.7)	22.2	50.6
Domaine, installations et matériel	3 887.5	3 644.7	3 522.6	3 476.8	3 444.8
Total de l'actif	4 952.5	4 639.1	4 409.2	4 270.6	4 220.5
Traffic					
Tonnes-milles commerciales	64.4	67.0	62.2	62.4	58.2
Remorques rail-route	(en millions)				
Conteneurs import-export	85.1	90.5	62.8	66.0	62.2
(en millions)					
Envois de messageries	141.4	169.0	165.0	150.2	112.7
(en millions)					
Voyageurs-milles taxés	8.8	8.4	8.2	8.9	8.9
(en milliards)					
1.3	1.3	1.3	1.2	1.5	1.7
Employés					
* Effectif moyen de l'année	82 256	84 246	81 905	82 392	82 010
* Effectif moyen en décembre	77 551	83 264	81 427	82 001	80 267
* Salaire annuel moyen par employé	\$13 776	\$12 413	\$10 444	\$ 9 602	\$ 8 843

* Calculé selon la nouvelle méthode en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1975. Pour 1975 et 1974, les moyennes établies par l'ancienne méthode étaient de 82 777 et 84 436 respectivement.

**Canada National
Rapport annuel 1975**

